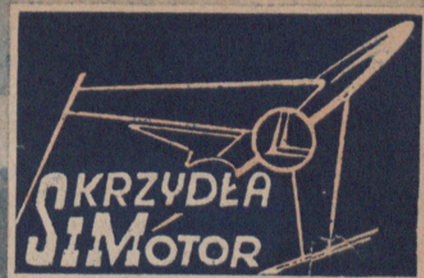
Zbocze Furmanowej w Zakopanem w dniu startu szybowców zboczowych, biorących udział w zawodach o puchar tygodnika „Skrzydła i Motor".
Foto Koszewski — LL



WARSZAWA • ROK WYDANIA VIII • 22 MARCA 1953 • NR 12 (352) • CENA 70 GR

JÓZEF STALIN



W Sali Kolumnowej Domu Związków w Moskwie 6 marca 1953 r. Kierownicy Partii i Rządu ZSRR u trumny Towarzysza Józefa Stalina.

UROCZYSTOŚCI ŻAŁOBNE W MOSKWIE

W poniedziałek 9 marca 1953 roku naród radziecki odprowadził w ostatnią drogę genialnego Wodza i Nauczyciela mas pracujących całego świata, Przewodniczącego Rady Ministrów Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich i Sekretarza Komitetu Centralnego Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego, Generalissimusa Związku Radzieckiego Józefa Wissarionowicza Stalina.

W sali Kolumnowej Domu Związków, gdzie żałobne warty honorowe przy trumnie pełnili między innymi trzykrotni Bohaterowie Związku Radzieckiego, okryci chwałą lotnicy radzieccy Pokryszkin i Kożedub, nastąpiły ostatnie chwile pożegnania z Józefem Stalinem...

Przywódcy partii i rządu, członkowie komisji dla zorganizowania pogrzebu — biorą na ramiona trumnę ze zwłokami Józefa Wissarionowicza Stalina i wychodzą z Sali Kolumnowej.

Z Domu Związków wynoszą wieńce, na purpurowych, aksamitnych poduszkach ordery i medale Józefa Wissarionowicza Stalina.

Trumna ze zwłokami J. W. Stalina ustawiona zostaje na lawecie armatniej. Kondukt żałobny posuwa się powoli w kierunku Placu Czerwonego centralną ulicą prastarego miasta, przeobrażonego geniuszem Stalina — miasta, którego imię stało się dzięki mądrej polityce stalinowskiej, symbolem pokoju i szczęścia narodów.

W głębokim smutku chylą głowy przed trumną ukochanego Wodza ludzie pracy stolicy ZSRR, synowie i córki wielkiego mocarstwa socjalistycznego, stworzonego przez Lenina i Stalina. Na Placu Czerwonym zgromadzili się tłumnie przedstawiciele robotników, urzędników, inteligencji stolicy, delegacje republik związkowych i autonomicznych, krajów i obwodów. Obecni są tu wysłannicy wielkiego narodu chińskiego i krajów demokracji ludowej, w tej liczbie delegacja narodu polskiego, oraz przedstawiciele innych krajów. Na trybunie — korpus dyplomatyczny. Zastygły w milczeniu szeregi wojsk garnizonu moskiewskiego.

Pochód żałobny zbliża się do centrum placu. Trumna ustawiona zostaje na postumencie.

Przywódcy Partii Komunistycznej i Rządu Radzieckiego wchodzą na trybunę Mauzoleum.

Rozpoczyna się wiec żałobny, poświęcony pamięci Józefa Wissarionowicza Stalina.

Na wiecu żałobnym wygłosili przemówienia: Przewodniczący Rady Ministrów ZSRR i Sekretarz Komitetu Centralnego Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego — Georgij Maksymilianowicz **Malenkow**, pierwszy zastępca Przewodniczącego Rady Ministrów ZSRR — Ławrentij Pawłowicz **Beria** i pierwszy zastępca Przewodniczącego Rady Ministrów ZSRR — Wiaczesław Michajłowicz **Mołotow**.

Po zakończeniu wiecu przywódcy Partii Komunistycznej i Rządu Radzieckiego podnoszą trumnę z ciałem Józefa Wissarionowicza Stalina i niosą ją na ramionach do Mauzoleum, gdzie ustawiają obok sarkofagu W. I. Lenina.

Rozlegają się salwy artyleryjskie.

W tej chwili miliony ludzi radzieckich stojąc w skupieniu żegnają swego ukochanego Nauczyciela, Przyjaciela i Wodza. Na wszystkich torach kolejowych Związku Radzieckiego zatrzymały się pociągi, na szosach i na ulicach miast stanęły samochody. Zatrzymały się także na morzach statki radzieckie. Stanęły maszyny w fabrykach i dźwigi na budowach.

Głęboką ciszę przerywają jedynie salwy artyleryjskie oraz syreny fabryczne i gwizd lokomotyw i statków.

Cichną tony muzyki żałobnej i rozbrzmiewa hymn państwowy Związku Radzieckiego — hymn wielkiego kraju socjalizmu, którego wszystkie osiągnięcia są nierozerwalnie związane z imieniem Stalina.

Kierownicy Partii Komunistycznej i Rządu Radzieckiego wracają na trybunę. Wraz z nimi na trybunę wchodzą marszałkowie i generałowie Armii Radzieckiej.

Rozpoczyna się żałobny przemarsz oddziałów garnizonu moskiewskiego, które brały udział w kondukcie pogrzebowym. Nad Placem Czerwonym przelatują eskadry samolotów, obok Mauzoleum przechodzą żołnierze Armii Radzieckiej, którą stworzył, zahartował w bojach i powiódł ku zwycięstwom Generalissimus Józef Wissarionowicz Stalin. Oddają oni ostatnie honory wojskowe największemu dowódcy wszystkich czasów i narodów.

NIEŚMIERTELNE IMIĘ STALINA ZAWSZE BĘDZIE ŻYĆ W SERCACH NARODU POLSKIEGO I CAŁEJ POSTĘPOWEJ LUDZKOŚCI

JÓZEF STALIN

MŁODZIEŻ POLSKA WSTRZĄŚNIĘTA JEST DO GŁĘBI ŚMIERCIĄ SWEGO WIELKIEGO NAUCZYCIELA

Serca polskich chłopców i dziewcząt pełne są bólu. Młodzież polska wstrząśnięta jest do głębi śmiercią swego Wielkiego Nauczyciela — Józefa Stalina.

Jego genialna myśl ukazała nam — młodym — porywające perspektywy komunizmu — najpiękniejszej epoki w dziejach ludzkości — epoki, której wspaniałe zarysy wznoszą ludzie radzieccy na szóstej części globu ziemskiego.

Dzięki Niemu z tragicznego pokolenia staliśmy się pokoleniem twórczym, oddającym wszystkie swoje siły, najszlachetniejsze uczucia pięknej sprawie wyzwolenia człowieka, sprawie budowy socjalizmu i utrwalenia pokoju.

Od stalinowskiego pokolenia ludzi radzieckich, radzieckiej młodzieży, uczą się polscy chłopcy i dziewczęta ideowości, umiłowania Ojczyzny i proletariackiego internacjonalizmu. Uczą się śmiertelnej nienawiści do imperialistycznych ciemiężców.

Słowa Towarzysza Stalina kierowane do młodzieży radzieckiej, nauki Towarzysza Stalina dla Komsomołu są i pozostaną dla młodzieży polskiej, dla ZMP skarbnicą twórczych myśli, zapalającą do czynu dla Ojczyzny, dla socjalizmu i pokoju. Z nich uczy się młodzież polska, jak należy walczyć i zwyciężać wroga, z nich uczy się, jak być pomocnikiem partii — Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej.

Z imieniem Stalina, z Jego nakazami w sercu, pod kierownictwem przewodniczki narodu — Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej młodzież polska walczy na wszystkich frontach 6-latki, aktywnie uczestniczy w wielkiej walce o wyzwolenie chłopa pracującego, o przebudowę wsi polskiej, wytrwale szturmuje twierdzę nauki.

Postać Towarzysza Józefa Stalina pozostanie dla nas na zawsze symbolem niewzruszonej, wieczystej, życiodajnej przyjaźni narodu polskiego z narodami Kraju Rad. Pomni nauk Towarzysza Stalina, będziemy pogłębiać tę przyjaźń wiedząc, że jest ona gwarancją niepodległości, siły i rozkwitu naszego kraju.

Zwyciężymy! Zbudujemy socjalizm, utrwalimy pokój, bo przewodzi nam w walce wypróbowana i zahartowana Partia — PZPR, bo kierownikiem naszego narodu jest towarzysz Bierut — wierny uczeń Stalina.

Zwyciężymy, bo sztandarem naszej walki jest nieśmiertelne imię Stalina.

(Przemówienie sekretarza ZG ZMP T. Wegnera wygłoszone na zgromadzeniu w Warszawie w dniu 7 marca br. dla uczczenia pamięci Józefa Stalina).

STALIN BYŁ I JEST NASZYM UMIŁOWANYM WODZEM I NAUCZYCIELEM

Postać Wielkiego Stalina zawsze była bliska sercom młodzieży. Młodzież najwięcej podziwiała Jego nieustępliwość w walce, Jego hart i ofiarność w pracy nad realizowaniem idei postępu i sprawiedliwości na całym świecie.

Wieść o śmierci Stalina wstrząsnęła do głębi całą młodzieżą polską. Na wieść o niej pomyślałam sobie, że ta wielka postać była i pozostanie nadal kierującą siłą w naszych poczynaniach.

Stalin był i jest naszym umiłowanym Wodzem i Nauczycielem. Jego nauka, wskazania i wypowiedzi uczyć nas będą zawsze tej prawdy, że drobne sprawy w naszym życiu tworzą i składają się na rzeczy wielkie.

Stalin wierzył w młodzież, w jej zapał i ofiarność, ufał, że młodzi szybciej i łatwiej zrozumieją i odczują to wszystko, co buduje i tworzy nową przyszłość.

W okresie bólu i żałoby spotęgujemy nasze wysiłki w nauce i pracy, aby w ten sposób oddać hołd pamięci naszego Wielkiego Nauczyciela.

WANDA SZEMPLIŃSKA pil. szyb.

STALIN UCZY NAS JAK ŻYĆ, WALCZYĆ I ZWYCIĘŻAĆ

Gdy dowiedziałem się o zgonie Stalina, ostry ból przeszył mi serce, jak po stracie ojca — nie tylko mojego, ale ojca, przyjaciela i nauczyciela całej młodzieży polskiej. Dzięki geniuszowi Stalina otworzyły się przed nami bramy szkół i możliwości zdobywania upragnionych zawodów.

Nauka i wskazania Towarzysza Stalina będą dla nas drogowskazem jak żyć, walczyć i zwyciężać. Choć nigdy w życiu nie widziałem Stalina, często zdawało mi się, że jestem razem z nim, że patrzę w Jego oczy, z których bije wielka mądrość, pogarda dla wroga, miłość do ludu oraz głęboka troska o moją przyszłość — przyszłość całej młodzieży.

Towarzyszowi Stalinowi i wychowanej przez niego bohaterskiej Armii Radzieckiej zawdzięczam to, że żyję w Polsce Ludowej, że mogę pracować w lotnictwie, o którym marzyłem od najmłodszych lat.

W tej ciężkiej dla wszystkich ludzi pracy na całym świecie chwili po stracie ukochanego Wodza i Nauczyciela jeszcze mocniej zewrzemy szeregi Frontu Narodowego w walce o wykonanie Planu Sześcioletniego i utrwalenie pokoju na świecie.

ROMAN SZCZEPAŃSKI
mechanik lotniczy — WSK. Warszawa

LOTNICY WOJSKOWI CZCZĄ PAMIĘĆ WIELKIEGO STALINA

Żołnierze jednostek lotniczych, jak również cały naród polski z głębokim wzruszeniem i bólem przyjęli wiadomość o śmierci Wielkiego Wodza całej postępowej ludzkości — Generalissimusa Józefa Stalina. Żołnierze naszych oddziałów ze łzami w oczach wysłuchali tej smutnej wiadomości. We wszystkich garnizonach lotniczych zorganizowane zostały zebrania całego składu osobowego jednostek i oddziałów, na których odczytywano komunikaty Komitetu Centralnego Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego, wezwanie Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, Rady Ministrów Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, Rady Państwa Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej oraz rozkaz Ministra Obrony Narodowej, Marszałka Polski — Konstantego Rokossowskiego.

— Trudno wprost wyrazić ogrom nieszczęścia, jakie spotkało naszych radzieckich braci i nas — powiedział na jednym z zebrań szer. Warchoł przodujący żołnierz N-tej jednostki lotniczej. Ciężko mi o tym mówić. Ta wieść wstrząsnęła mną do głębi. W dalszej służbie jeszcze bardziej wzmożemy wysiłek szkoleniowy, wcielając w życie wskazania Towarzysza Stalina.

W innym garnizonie lotniczym na smutną wiadomość o śmierci Józefa Wissarionowicza Stalina wykonano we wszystkich oddziałach wystawy o życiu i działalności Wielkiego Wodza i Stratega Józefa Stalina.

W jednym z oddziałów przodujący mechanicy i strzelcy radiotelegrafiści plut. Szadka, kpr. Krzesica, kpr. Stępień i st. szer. Łykowski wykonali wystawę dzieł Towarzysza Stalina.

W innym oddziale kpr. Krzylaczyk, kpr. Siwak i plut. Pawliczyk wykonali wystawę „Towarzysz Stalin — twórcą państwa radzieckiego".

— Nauki Towarzysza Stalina — to dla nas drogowskaz. Z Jego imieniem na ustach — powiedział pilot ppor. Ćwiertnia — skupieni wokół naszej partii, będziemy z dnia na dzień, coraz lepiej opanowywali technikę pilotażu, aby stale być gotowymi odeprzeć wszelkie zakusy imperialistycznych podżegaczy wojennych.

Żołnierze oddziałów lotniczych, w swych wystąpieniach, podkreślali, że nieśmiertelne dzieło Towarzysza Stalina będzie dla całego narodu polskiego natchnieniem i gwiazdą przewodnią w codziennej pracy i w walce o zbudowanie nowego socjalistycznego ustroju.

STELMASIEWICZ, por.

WZMAGAJMY SIŁY OBRONNE NASZEGO LUDOWEGO PAŃSTWA!

TOWARZYSZ STALIN NIERAZ PRZESYŁAŁ POLSKIM LOTNIKOM WYRAZY SWEGO UZNANIA



Towarzysz Józef Stalin i Walery Czkałow na lotnisku podmoskiewskim w roku 1937.

NAD lotniskiem zawisł niski, ciężki pułap chmur. W jednostce lotniczej rozpoczął się dzień szkoleniowy. Zbolałe są serca pilotów, techników, mechaników, ale na twarzach ich, oprócz bólu, maluje się zacięcie — są żołnierzami i po żołniersku przyjmują nawet tak bolesną wiadomość, jak wieść o śmierci ukochanego Józefa Stalina. Ich obowiązkiem jest szkolić się nieustannie wzmacniać siłę wojska i nawet w dniu dzisiejszym nie wolno im ani na chwilę osłabić tempa szkolenia.

Piloci i technicy, kochają swą zaszczytną służbę i swe wspaniałe samoloty, które lotnictwo polskie zawdzięcza braterskiej pomocy Związku Radzieckiego i osobistej trosce Wielkiego Przyjaciela narodu polskiego Towarzysza Stalina. I dzisiaj jedni i drudzy jeszcze pilniej przygotowują się do kolejnych lotów pragnąc, by jeszcze bardziej rosło ich mistrzostwo bojowe, by jeszcze bardziej rosła siła i potęga polskich skrzydeł, które w braterstwie broni ze ze sławnymi stalinowskimi sokołami strzegą niepodległości Ojczyzny i wolności ludu.

W skupieniu słuchają żołnierze słów odezwy Partii i Rządu Związku Radzieckiego oraz odezwy KC PZPR i Rządu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Słucha słów odezwy przodujący pilot, oficer Michałowski i postanawia w duchu, że jeszcze bardziej wzmoże swój wysiłek szkoleniowy. Słucha słów odezwy przodownik wyszkolenia kpr. Kapitan i ślubuje, że jeszcze pilniej niż zawsze będzie przygotowywał samolot do lotu.

Zwierają się jeszcze silniej szeregi żołnierzy, którzy jeszcze lepiej rozumieją w tej chwili wszystkie wskazania i nauki Towarzysza Józefa Stalina. Jeszcze lepiej rozumieją swe obowiązki — obowiązki żołnierzy kraju budującego socjalizm.

Jeszcze bardziej wytężą swe siły, jeszcze bardziej podnosić będą swe mistrzostwo bojowe, jeszcze bardziej ofiarnie będą służyć ukochanej Ojczyźnie i tym ideom, o które przez całe życie walczył Towarzysz Stalin.

B. L.



Piloci I Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" i 3 Pułku Lotnictwa Szturmowego, jednostek powstałych dzięki Józefowi Stalinowi, na jednym z lotnisk polowych w czasie wojny.

Flagi opuszczone do połowy masztu, okryte krepą. Krepą okryty jest wielki portret na drzwiach lotniczego hangaru.

Przed front milczących szeregów występuje poczet sztandarowy. To sztandar słynnego pułku myśliwskiego „Warszawa" — pierwszego polskiego pułku lotniczego, który powstał na ziemi radzieckiej, który tworzył się dzięki pomocy ludzi radzieckich. To Towarzysz Stalin ofiarował młodym polskim lotnikom doskonałe samoloty, dał im świetnych radzieckich instruktorów, osobiście troszczył się o to, by formujące się Ludowe Wojsko Polskie miało swoje własne, silne i nowoczesne lotnictwo. I później, gdy pułk „Warszawa" wsławiał się bohaterstwem w walkach, Towarzysz Stalin nieraz przesyłał polskim lotnikom wyrazy swego uznania. Pamięć tych dni żyje i żyć będzie zawsze w sercach naszych lotników, tak jak żyje i zawsze żyć będzie w ich sercach wielka i gorąca miłość do Tego, którego ludzkość wybrała swym Wodzem i Nauczycielem.

PRACOWNICY OWS-2 CENNYMI ZOBOWIĄZANIAMI UCZCILI PAMIĘĆ WIELKIEGO STALINA

W dniu 6 marca br. załoga Okręgowych Warsztatów Szybowcowych Nr 2 uczciła na specjalnym zebraniu pamięć Wodza światowego proletariatu — Wielkiego Stalina cennymi zobowiązaniami produkcyjnymi.

Jako pierwsi złożyli zobowiązania towarzysze: Antoni Juchniewicz — spawacz, który ze 140% postanowił podnieść normę pracy do 180%; Anna Kaczorowska — tapicerka, również podwyższyła swoją normę do 180%; Stefan Przydanek — stolarz, osiągnie 180%; Bolesław Ptak, stolarz — 140%; Jan Prendota — tokarz — 160% oraz Franciszek Łapka, tokarz — 160%.

Zobowiązania zespołowe dla uczczenia pamięci Józefa Stalina zgłosiły następujące brygady: do 150% postanowiła podnieść normę pracy brygada ZMP-owska Rocha Torchały — ślusarnia. Do 140% powiększą normę stolarze w brygadzie Jana Wilka. Do 140% zwiększą swoją normę ślusarze w brygadzie Czesława Oracza.

Zobowiązania, które złożyli pracownicy OWS Nr 2, są wyrazem wielkiej miłości, którą otaczają ludzie pracy w całej Polsce

Najprostsze stalinowskie słowo

Okres przelotów —
pięciolatek czasy nastały...
Pierwszy maj, rok trzydziesty i piąty...
Wieść nadbiegła: „Przyjechał Stalin!"
Jak powitać takiego gościa?
Nie zdążyli nic, nie obgadali,
a On przyszedł, prostym słowem pozdrowił,
jakby z nimi rozmawiał sto razy.
Idzie. Czuję uścisk ręki silny.
Stukot serc towarzyszy mu stu.
Siny dymek jego fajki słynnej
bliżej, bliżej...
I już jest tu.
— Towarzyszu Czkałow, mówią, że Wy
spadochronu nie uznajecie?
(Serce nagle zamarło i drży)
— Samolotom wierzycie w locie?
Milczał chwilę i dodał surowiej,
jakby duszę otworzył u syna:
— Twe życie nam bardziej drogie
niż jakakolwiek maszyna.

★

„— Twe życie nam droższe od wszelkich maszyn"...
Z tymi Wodza drogimi słowami
nad tajgą syberyjską krążył,
przeleciał nad wiecznymi lodami.
Gdy zmęczenie zawładło rękoma,
siłę sercu wracała na nowo:
leninowska sylwetka znajoma
i najprostsze stalinowskie słowo.

(Fragment z poematu o Czkałowie — A. Garkusza. Tłum. J. Przymanowski).



Źródło twórczych natchnień

SERGIUSZ ILIUSZYN

Kiedy myślę o towarzyszu Stalinie, staje przede mną przede wszystkim prosty, serdeczny człowiek. Nie jeden raz miałem szczęście nieopisane czuć niezwykłe ciepło Jego uśmiechu, który promieniuje zarazem życzliwością i dumą ze swoich ludzi, służących sprawie komunizmu, sprawie, dla której poświęcił On całe swe życie.

Dla nas, radzieckich konstruktorów lotniczych, towarzysz Stalin zrobił wszystko: On otworzył przed nami szeroką drogę twórczą, On jest natchnieniem nowych zamierzeń. Zdaje mi się, że wyrażę uczucia nas wszystkich, jeśli powiem, że Stalin to źródło naszych twórczych natchnień.

Każdy z nas, głównych konstruktorów fabryk lotniczych, nieraz bywał u towarzysza Stalina, przedstawiał sam swoje prace, słuchał jego prostych i mądrych słów. Towarzysz Stalin ukształtował i wychował kadry instruktorów lotniczych.

Pierwsze moje spotkanie z towarzyszem Stalinem miało miejsce w roku 1933. Od początku tego roku pracowałem w biurze konstrukcyjnym fabryki im. Mienżyńskiego. 5 sierpnia wezwano mnie do Woroszyłowa. Tam był już towarzysz Baranow, który powiedział mi, że zaraz udamy się do Stalina. Razem z nim pojechaliśmy do letniej rezydencji Stalina.

Był gorący, słoneczny dzień. Woroszyłow przyjechał minutę wcześniej. Towarzysz Stalin przyjaźnie powitał nas wszystkich i od razu poprosił na taras. Zaczęła się narada.

Omawialiśmy problemy lotnictwa morskiego; referowano cechy nowych wodnopłatowców. Atmosfera była swobodna i rzeczowa. Stalin słuchał nas uważnie i stawiał pytania natury technicznej.

Po dwóch i pół godzinach towarzysz Stalin ogłosił przerwę i zaprosił nas do parku.

Gdy wyszliśmy, zaproponował rozegranie partii kręgli. Wszyscy się na to zgodzili. Po jednej stronie grał towarzysz Stalin z towarzyszem Woroszyłowem, po drugiej ja z Baranowem. Okazało się, że Stalin gra świetnie i rzuca nadzwyczaj celnie. Starałem się nie ustępować mu i za celne rzuty nazwał mnie mistrzem. Mimo to jednak partię przegraliśmy. Wygrał Stalin z Woroszyłowem.

Podczas gry towarzysz Stalin jakby zupełnie odrywał się od tych poważnych spraw państwowych, które przed chwilą omawiano. Cała jego uwaga była pochłonięta kręglami. Po zakończeniu gry zaprosił nas na obiad. Po obiedzie znów rozpoczęły się obrady. Tym razem już na temat innych zagadnień lotnictwa. Przeciągnęły się one aż do późnego wieczora.

Co roku, a czasem nawet kilka razy do roku Stalin wzywa nas, konstruktorów lotniczych, słucha naszych referatów, daje konkretne dyrektywy i pomaga radąmi. Każdy konstruktor przedstawia mu osobiście przebieg swej pracy, stopień wykonania powierzonych zadań oraz trudności, jakie się przed nim piętrzą.

Latem tego roku byłem wezwany do towarzysza Stalina. W sali przyjęć spotkałem innych konstruktorów: Polikarpowa i Archangielskiego.

Wszedłem, towarzysz Stalin przywitał się ze mną i od razu przystąpił do rzeczy. Za stołem, tuż obok, siedzieli: Woroszyłow i Kaganowicz. Powierzono mi zadanie. skonstruować nowy samolot.

Po omówieniu i sprecyzowaniu elementów tego zadania, Stalin zapytał mnie:

— Ile czasu wam na to potrzeba?

Podałem termin. Stalin uśmiechnął się i powiedział:

— A dlaczego konstruktor — (tu wymienił nazwisko znanego konstruktora radzieckiego) — postawił bliższy termin? Dlaczego wy nie możecie tego zrobić? Może powinniście zmienić metody pracy? — I dodał: — Nie trzeba chcieć wszystko robić samemu.



Generalissimus Józef Stalin przy pracy w swym gabinecie. Obraz art. malarza Reszetnikowa.

Tu Stalin dał mi szereg wskazówek, które pomogły nam znacznie skrócić czas potrzebny na wypełnienie tego trudnego zadania.

— Życzę wam powodzenia.

Stalin bardzo dba o nas, konstruktorów lotniczych i nigdy nie opuszcza okazji, gdy może nam pomóc wskazówką, radą, a także podtrzymać w chwili krytycznej. Nigdy nie zapomnę zdarzenia, które zaszło w końcu 1937 roku. W jednym z moich samolotów ujawnił się defekt konstrukcyjny podwozia. Wyniknął z tego szereg nieprzyjemności. Wezwano mnie do towarzysza Stalina, ale nie wiedziałem w jakiej sprawie jestem wezwany. Gdy wszedłem do gabinetu, Stalin siedział za stołem. Zobaczywszy mnie uścisnął mi dłoń, kazał siadać i zaraz zapytał:

— Jak tam u was z podwoziem?

Opowiedziałem o defekcie. Stalin zadał mi szereg technicznych pytań, precyzujących charakter defektu. Opowiedziałem o swej pomyłce, która stała się przyczyną defektu. Bezpośrednio po tym opisałem środki, jakie przedsięwzięto dla jej usunięcia.

Rozmowa ta trwała około godziny, ale pozostanie ona w mojej pamięci na całe życie. Wyszedłem z Kremla z uczuciem gorącej wdzięczności dla Stalina. Czułem ogromny przypływ, sił i nieprzeparte pragnienie, by pracować jeszcze więcej jeszcze lepiej dla chwały swojego kraju. Czułem, że nie straszne są dla mnie żadne trudności na tej drodze.

Za Stalina! Z tym zawołaniem szli w bój bohaterowie naszej Armii Czerwonej. Myśl o Stalinie niosąc w głębi serca, podbijali ogromne przestrzenie powietrzne nasi sławni bohaterscy lotnicy: Czkałow, Kokkinaki, Gromow.

Z tym bliskim i drogim nam imieniem my, konstruktorzy samolotów, osiągnęliśmy już niemałe sukcesy. Z imieniem Stalina będziemy odnosić zwycięstwa i w przyszłości.

(Fragment z książki pt. „O Stalinie" Wyd. MON „Prasa Wojskowa").

pamięć Wielkiego Stalina. Wzmożona praca, przekraczanie norm produkcyjnych, wykonanie planów produkcyjnych — to nasz codzienny obowiązek płynący ze wskazań naszego ukochanego Wodza i Nauczyciela, którego wskazania żyć będą wiecznie w naszych sercach. (l)

KOŁO LL NR 463 UCZCIŁO PAMIĘĆ TOWARZYSZA STALINA

Młodzież ZMP i koła Ligi Lotniczej nr 463 gromady Regimin w powiecie Ciechanów uczciła na specjalnym zebraniu koła LL pamięć Józefa Stalina. Przewodniczący Eugeniusz Przybyłkowski mówił o zgonie Wielkiego Wodza całej postępowej ludzkości — Wielkiego Nauczyciela młodzieży, mówił o głębokiej boleści i smutku narodu polskiego i narodów obozu pokoju pogrążonych w żałobie.

W prostych słowach opowiadał zebranym chłopcom i dziewczętom o tym, w jakiej nędzy i ciemnocie żyły dzieci wiejskie w Polsce kapitalistyczno - obszarniczej. Przeciwstawił następnie warunki życia dzisiejszej młodzieży wsi, która ma prawo do nauki, prawo do udziału w życiu gospodarczym i społecznym swego narodu. O te prawa dla młodzieży walczył Wielki Przyjaciel i Nauczyciel młodzieży towarzysz Józef Stalin.

W te dni pełne bólu i żałoby, koło Ligi Lotniczej Regiminie wraz z całą młodzieżą wiejską złożyło hołd pamięci Wielkiego Stalina, zobowiązując się do wzmożonej pracy w popularyzacji lotnictwa wśród młodzieży wiejskiej. (h)

PILOCI I CZŁONKOWIE LL W CZĘSTOCHOWIE — NA UROCZYSTOŚCIACH ŻAŁOBNYCH

W Częstochowie odbyło się żałobne zebranie pracowników aeroklubu, oddziału LL oraz koła ZMP. Obecni oddali hołd wielkiemu Wodzowi ludzkości i przyrzekli wzmożoną pracą w lotnictwie uczcić pamięć Wielkiego Stalina.

Okno wystawowe ośrodka propagandy LL w Częstochowie udekorowano portretem Towarzysza Stalina. czerwonymi sztandarami, kirem i kwiatami.

Została również wykonana okolicznościowa gazetka.

Anna Pawłowska
Częstochowa



„Salamandra" — to bardzo dobry szybowiec typu przejściowego; nadaje się również do przelotów. W roku bieżącym „Salamandry" będą szerzej eksploatowane. Foto: A. Windholz

ZA 10 DNI STARTUJEMY...

PARĘ dni tylko dzieli nas od 1-go kwietnia, dnia w którym oficjalnie rozpoczyna się sezon latania. Ruszą w kwietniu „całą parą" szkoły szybowcowe Ligi Lotniczej, wesoło i radośnie rozlegną się głosy pilotów w ośrodkach treningowych, aeroklubach, ośrodkach średniego i wysokiego wyczynu szybowcowego. Zagrzmią ochoczo silniki samolotów, holujących udające się na przelot szybowce, wywożących wysoko nad lotnisko skoczków spadochronowych i cierpliwie „wożących" młodych kandydatów na pilotów. silnikowych.

Jest już wiosna. Upragniona przez nas wszystkich, gładzi pieszczotliwie promieniami słońca płaty szybowców, owiewa rzeźkim wiaterkiem twarze lotników na wszystkich lotniskach. Oto jestem! — zda się witać lotniczą brać pojawiającymi się na niebie cumulusami, zachęca do nowych wyczynów, wróży nowe sukcesy, uśmiecha się złociście, tak — jak to ona, tylko potrafi, a ten uśmiech wiosenny mówi nam: Do roboty, towarzysze, mamy wielkie przed sobą zadania!

W Karkonoszach wiosna zaczęła się wcześnie. Na długo jeszcze przed kalendarzową datą jej rozpoczęcia — a więc 21 marca, przywitała wspaniałą słoneczną pogodą przybyłych do Jeżowa z całej Polski na wielką naradę kierowników aeroklubów, komendantów szkół szybowcowych i silnikowych, kierowników wyszkolenia i technicznych z Okręgów LL, sekretarzy i wiceprezesów. Cztery pełne dni — od 27 lutego do 2 marca br. — przeznaczył Zarząd Główny Ligi Lotniczej na dokładne, kolektywne przeanalizowanie przebiegu lotniczej pracy w roku 1952, na ujawnienie wszystkich błędów w tej pracy, wykrycie źródeł ich powstawania i co najważniejsze — nakreślenie szczegółowych wytycznych postępowania w roku 1953.

W obliczu ogromnych zadań, jakie Liga Lotnicza ma do wykonania w roku bieżącym, czwartym roku lotniczej sześciolatki, niezbędną stała się ta narada, którą można by śmiało porównać do sztabowej odprawy w przeddzień olbrzymiego natarcia. Celem natarcia, w którym i my bierzemy już udział — jest usprawnienie pracy w lotnictwie sportowym, podniesienie jej jakości na wszystkich szczeblach, szerokie spopularyzowanie zadań i roli lotnictwa w naszym ludowym państwie. Na froncie tego natarcia — nie może ostać się żadna przeszkoda!

Krótko: musimy i bezwzględnie będziemy lepiej pracować na naszych lotniczych placówkach. W roku bieżącym mamy za zadanie latać dalej, wyżej i szybciej niż w latach ubiegłych. Musimy szkolić dokładniej i w większym zakresie, musimy lepiej eksploatować sprzęt lotniczy, bardziej wnikliwie przeprowadzać kontrolę, dokładniej planować! Co do tego — nie miał wątpliwości nikt z uczestników jeżowskiej narady. Nie ma ich także nikt z nas — młodych pilotów, mechaników, skoczków spadochronowych, członków kół Ligi Lotniczej, aktywistów i pracowników lotnictwa.

*

Dobiega końca dzień — pierwszy dzień narady. Ogromna sala — szczelnie zapełniona. Uczestnicy narady dyskutują na tematy szkolenia lotniczego i lotniskowe. Sprawy ważne, niektóre wprost o znaczeniu węzłowym, wymagają wielkiego namysłu przed powzięciem decyzji. Padają rzeczowe, ostre często słowa krytyki: lepiej kontrolować pracę techników, unikać żywiołowości w przeprowadzaniu inwestycji na lotniskach, większy nacisk kłaść na posiadanie przez pilotów wiadomości o sposobach eksploatacji silników lotniczych, bardziej dbać o jakość wyszkolenia teoretycznego w zakresie nawigacji, żądać od młodych lotników szerszych wiadomości z dziedziny budowy sprzętu. A przede wszystkim — wpajać trzeba w młodzież żelazną zasadę pełnego poszanowania powierzonego jej przez państwo **sprzętu — szybowców czy samolotów.**

Daje się wyraźnie odczuć rzetelne, gospodarskie podejście do spraw szkolenia ze strony wszystkich dyskutantów, zarówno wtedy, gdy instruktor Leszek mówi o pracy inspektorów, jak również gdy instr. Gołata analizuje zadania ośrodków szkolenia wyczynowego szybowników, a inż. Leja zwraca uwagę na ogromne znaczenie kontroli przebiegu każdej pracy w LL dla pomyślnego wykonania planu.

*

Musimy więcej dbać o młodych mechaników, w aeroklubach, ośrodkach treningowych i szkołach Ligi Lotniczej! Trzeba troszczyć się o ich potrzeby, uzupełniać ich wiadomości, radzić im w trudnych sytuacjach — takie głosy dominowały w sobotniej przedpołudniowej dyskusji na tematy techniczne.

— W naszej jednostce 80 procent kadry technicznej stanowią ZMP-owcy — mówi delegat z Inowrocławia. — Żebyście zobaczyli, jak oni pracują, ci nasi pomocnicy mechaników, z jakim entuzjazmem i poświęceniem wykonują wzorowo swe niełatwe obowiązki. Warto zobaczyć ZMP-owskie brygady mechaników lotniczych „w akcji" — z radością w głosie kończy mówca.

— Dział techniczny gwarantuje sprawne działanie jednostek po linii wyszkolenia. Nie wszystko jest jeszcze u nas dobrze jeśli chodzi o ten dział pracy — stwierdza jeden z delegatów.

— Musimy w swej pracy działać bardziej samodzielnie, nie oglądać się na stałą pomoc ze strony Zarządu Głównego Ligi Lotniczej — dodaje drugi.

Wszyscy notują i pilnie słuchają głosów swych kolegów. Przecież chodzi o to, żeby ulepszyć lotniczą pracę, i to jak najszybciej.

*

W niedzielę trwała dyskusja na tematy techniczne, obrony przeciwpożarowej, form pracy propagandowo-politycznej oraz szkolenia pilotów szybowcowych i silnikowych. W poniedziałek — ustalono ramy współzawodnictwa między szkołami i aeroklubami LL oraz przedyskutowano przy udziale delegata PIHM-u mgr. Parczewskiego zabezpieczenie lotnictwa sportowego od strony meteorologicznej. Zadowolone miny uczestników grup dyskusyjnych świadczyły o pełnym powodzeniu obrad.

Po południu wiceprezes ZGLL płk Jakubik dokonał podsumowania wszystkich etapów dyskusji w czasie narady. Wielka konferencja aktywu lotnictwa sportowego — zakończyła się.

Czy dała ona dużo? Tak, bez żadnej wątpliwości. Jak sami uczestnicy narady stwierdzili, wniosła ona w rytm lotniczej pracy ożywczy powiew pełnego zrozumienia powagi zadań Ligi Lotniczej w czwartym roku Planu Sześcioletniego. W roku bieżącym wyrosną w szeregach LL ludzie jeszcze bardziej oddani ludowemu lotnictwu, jeszcze bardziej pogłębi się stopień ich uświadomienia politycznego. Wzrośnie bojowość młodych kadr lotniczych, wzrośnie poziom ich wyszkolenia i entuzjazm w pracy dla Ludowej Ojczyzny we wszystkich dziedzinach sportu lotniczego.

JERZY ZARĘBSKI

ZSLS Nr 3 wykonają plan roczny przed terminem

Wskazania tow. Bolesława Bieruta zawarte w styczniowym przemówieniu na spotkaniu z aktywem partyjnym i gospodarczym przemysłu węglowego zrozumiały wszystkie załogi w kraju i potrafiły je wprowadzić w czyn. We wszystkich zakładach pracy rozgorzała walka o jak najsprawniejszą organizację pracy i rytmiczność produkcji, której wyniki już dziś są widoczne.

Wagę słów tow. Bolesława Bieruta, że: **„Plan — to prawo niezłomne państwa budującego socjalizm"** — zrozumiała również załoga Zakładów Sprzętu Lotnictwa Sportowego Nr 3 w Poznaniu, postanawiając **podnieść wydajność pracy o 6% w stosunku do planu, obniżyć koszty produkcji o 8% w porównaniu z rokiem 1952 oraz plan roczny wykonać do dnia 30 listopada br.**

Za przykładem czołowych zakładów pracy naszego kraju oraz Zakładów Sprzętu Lotnictwa Sportowego Nr 3, które jako pierwsze w lotnictwie dały wyraz troski o wykonanie nałożonych nań zadań, powinny pójść wszyscy pracownicy naszego lotnictwa.

MŁODY Lotnik

Rok I Nr 12

ROZSTRZYGNIĘCIE KONKURSU „MŁODEGO LOTNIKA"

Nawiązując do omówienia konkursu na projekt szkolnego modelu szybowca, który zamieszczono w nr 10 „Młodego Lotnika", w bieżącym numerze, zgodnie z zapowiedzią, podajemy wyniki konkursu i rozpatrzenie nadesłanych prac.

Redakcja „Młodego Lotnika", po szczegółowym zapoznaniu się z nadesłanymi projektami postanowiła co następuje:

I nagrodę w wysokości 300 złotych przyznać **Andrzejowi Trzcińskiemu** z Wrocławia.

II nagrodę — 10 książek lotniczych przyznać **Julianowi Falęckiemu** z Warszawy.

III nagrodę — 6 książek lotniczych przyznać **Stanisławowi Grzywie** z Tarnowskich Gór.

Poza tym wyróżniono projekty następujących konstruktorów:

Zenona Dutkiewicza z Poznania,
Zbigniewa Matiaka z Libiąża,
Antoniego Wiewiórki z Lublina,
Andrzeja Kłosowskiego z Pabianic,
Tadeusza Sochackiego z Warszawy.

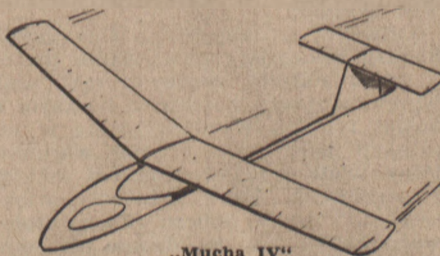


„Podlotek"

Pierwsi trzej nagrodzeni nasi Czytelnicy - modelarze otrzymają poza nagrodami normalne honoraria autorskie za plany i opisy swoich modeli, które zostaną opublikowane.

Rozpatrzmy obecnie trzy zwycięskie projekty. Bardzo starannie został opracowany projekt Andrzeja Trzcińskiego. Oprócz tego, że autor projektu nadesłał dokładne rysunki wykonawcze i opisy, konstrukcja jego zawiera szereg nowych rozwiązań i chociażby z tego względu godna jest wyróżnienia. Autor projektu nie poszedł po tak zwanej linii najmniejszego oporu, nie skopiował „Orlątka" czy „Żaka", a wytyczył sobie zupełnie nowe założenia, opierając je na głębokiej znajomości aerodynamiki małych prędkości. W rezultacie wielu prób powstał ciekawy model, który nie tylko może posłużyć jako „szkolniak", ale również jako model doświadczalny do dalszych prób. Wydaje się, że droga jaką obrał konstruktor „Podlotka" (tak się nazywa nagrodzony model) jest słuszna i godna naśladowania. Do ciekawych rozwiązań konstrukcyjnych tego modelu należy zaliczyć — 1) celową amortyzację kadłuba, 2) dużą wytrzymałość konstrukcji, 3) prostotę regulacji, 4) uniwersalność w zastosowaniu: zbocze i termika, 5) łatwy montaż, 6) standaryzacja elementów konstrukcyjnych. Na rysunku perspektywicznym podajemy szkic modelu. Plan szczegółowy zamieścimy w jednym z następnych numerów.

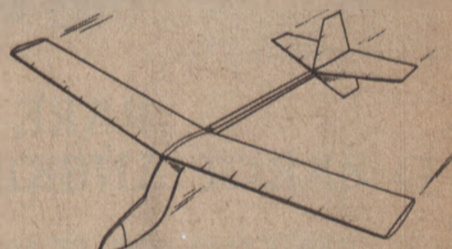
Drugie miejsce przyznano Julianowi Falęckiemu za projekt modelu „Mucha IV". Model bardzo oryginalny i co najważniejsze, że wypróbowany przez konstruktora w praktyce. Do najciekawszych rozwiązań należy bezwątpienia „jednopunktowe" zamocowanie skrzydeł. Suwak skrzydeł jest bowiem umocowany w niewielkim łożu płozy przy pomocy gumy. W ten sposób doskonale amortyzowane skrzydła przedłużają „życie" modelu. Również górne umieszczenie statecznika poziomego chroni go od uszkodzenia (te same zresztą tendencje cechują model Trzcińskiego). Poza tymi szczegółami model „Mucha IV" utrzymany jest w dobrych proporcjach modelu szkolnego, umożliwiających poprawne loty z holu i z ręki. Zastrzeżenia natury wytrzymałościowej może budzić kwadratowy przekrój belki kadłubowej, szczególnie w miejscu połączenia jej z płozą. Rysunki projektu nadesłane na konkurs są wykonane wzorowo, jak również opis zasadniczy i opisy detali. Rysunek perspektywiczny „Muchy IV" widzimy obok, a plan zobaczymy w jednym z następnych numerów „Młodego Lotnika".



„Mucha IV"

Trzeci z kolei projekt, należący do Stanisława Grzywy, również nie należy do przeciętnych i schematycznych. Co prawda dość oryginalne kształty modelu mogą wprowadzić początkowo w błąd, powodując przypuszczenie, że autor projektu szuka „kształtów", ale po bliższym zapoznaniu się z pracą Grzywy widać tutaj w każdym elemencie konstrukcji wielkie doświadczenie. Na konkurs St. Grzywa nadesłał dwa projekty, z których nagrodzono projekt modelu GS-533 „Zuch". Model „Zuch" posiada ciekawie rozwiązaną i łatwą do wykonania płozę i belkę kadłubową oraz odejmowane stateczniki i pomysłowo zamocowane skrzydła. Rysunek perspektywiczny „Zucha" podajemy obok, a plan modelu znajdą Czytelnicy w jednym z następnych numerów.

Czy po rozwiązaniu naszego konkursu można przypuszczać, że już ostatecznie wytypowano najlepszy, najbardziej idealny model szkolny? Myliłby się, kto by tak sądził. Konkurs nasz oprócz tego, że popularyzuje modelarską myśl twórczą, miał między innymi na celu zachęcić ogół modelarzy do samodzielnego konstruowania no i miał wytypować bardziej doskonały model od istniejącego „Żaka".



GS-533 „Zuch"

O ile pierwsze dwa zadania konkursu zostały w pewnym stopniu spełnione, o tyle trudno powiedzieć czy modele przez nas nagrodzone okażą się lepsze od obecnie budowanych. To może ustalić tylko praktyka, zarówno na warsztacie jak i przy oblatywaniu. Dlatego zwracamy się do wszystkich kierowników modelarni LL, aby wypróbowali modele przez nas nagrodzone (oczywiście po zamieszczeniu planów i ich wykonaniu), aby określili ich praktyczną przydatność, a osiągnięte wówczas wyniki będziemy mogli zapisać na nasze wspólne konto — popularyzacji rodzimej myśli twórczej.

PAWEŁ ELSZTEIN

Odpowiedzi modelarzom

Roman Goc z Konina (345) nadesłał plan modelu kartonowego z następującą prośbą: „Wierzę, Redakcjo, że osądzisz go sprawiedliwie". Postaraliśmy się osądzić Waszą pracę jak najbardziej sprawiedliwie i stwierdziliśmy, że modeli kartonowych tego typu już sporo publikowano w SiM-ie i Wasz projekt nie wnosi nic nowego do tej dziedziny modelarstwa. Czy zgadzacie się z nami? Za pozdrowienia dziękujemy.

Jacek Dudziński z Nowego Targu (332) solidaryzuje się z uwagami zawartymi w artykule na temat jak najszybszego stworzenia małego instytutu modelarskiego. Możemy Was, Kolego pocieszyć, bo w początkach bieżącego miesiąca ruszy nasze Centrum Modelarskie w Jeżowie i prawdopodobnie zagadnienie tunelu aerodynamicznego dla małych prędkości zostanie tam odpowiednio potraktowane. Nie będzie wówczas żalów na brak danych o różnych profilach dla celów małego lotnictwa.

Jeśli chcecie zapoznać się z wykresami i danymi odnośnie profilów lotniczych, to polecamy przejrzenie I i II tomu pracy profesora mgr. inż. Fiszdona pt. „Mechanika lotu". Praca ta została wydana przez Państwowe Wydawnictwo Naukowe. Kilka charakterystyk profilów znajdziecie również w książce „II stopień wyszkolenia w małym lotnictwie", która wkrótce ukaże się w sprzedaży.





PARĘ UWAG O ZAKOPIAŃSKICH ZAWODACH

Jako jedna z zawodniczek po raz pierwszy biorąca udział w międzyokręgowych zawodach modeli szybowców zboczowych typu „Harnaś" — chciałabym podzielić się z czytelnikami SIM-u swoimi spostrzeżeniami.

W grudniu ub. r. dowiedzieliśmy się z naszego SiM-u o projektowanych zawodach i o wymienionych przez regulamin danych określających typ i warunki lotu modeli w Zakopanem. Należało się zastanowić co zbudować i na czym się oprzeć. Czasu było niewiele — niecałe 2 miesiące, przy czym trzeba było wziąć pod uwagę naukę. Regulamin wyraźnie mówił o warunkach lotu w górach i o dużej prędkości wiatrów stale tam wiejących. Jeśli chodzi o mój model — to przeliczony on był na prędkość wiatru 8—10 m/sek i w swoich założeniach ogólnych oparty na typowych konstrukcjach modeli szybowców zboczowych.

Jakie były moje wrażenia z pierwszego dnia pobytu w Zakopanem? Zwracała uwagę duża ilość różnego rodzaju modeli szybowców, reprezentujących okręgi z całej prawie Polski. Niestety, już przy pierwszych czynnościach komisji technicznej wyszło na jaw, że większość modeli nie była opracowana specjalnie na te zawody, lecz po prostu przerobiona została z modeli termicznych. Były nawet modele czysto termiczne, a niektórzy zawodnicy musieli swoje modele dodatkowo obciążać, by utrzymać minimalne nawet dla termicznego modelu obciążenie 12 g/dcm². Przecież takie obciążenie daje prędkość modelu 4—5 m/sek, a jasne jest, że aby model zboczowy oderwał się od zbocza, musi mieć prędkość dużo większą od szybkości wiatru. W górach wieje silny wiatr, więc dlaczego tak niewielu z zawodników brało to pod uwagę konstruując swoje modele?

Poza tym uwagę zwracały modele wykonane mało starannie. Uważam, że staranność wykonania świadczy nie tylko o umiejętności modelarza, ale i o jego zrozumieniu i podejściu do całości zagadnienia modelarstwa lotniczego.

Większość modeli była wykonana wprost niedbale — źle oklejane, niepomalowane odpowiednio lub wcale, a przecież warunki atmosferyczne w górach są najczęściej ciężkie, o czym mieli okazję przekonać się wszyscy uczestnicy w dniu startu szybowców. Kapryśna pogoda zmieniła się nagle i zamiast spodziewanego mrozu i słońca, padał deszcze ze śniegiem. Nim zawodnicy donieśli mniej lub więcej szczęśliwie swe modele na miejsce startu, były one całkowicie pomoczone i skrzydła ich w sposób nieprzewidziany — zwichrzone. (Koledzy, gdzie skrzynki na modele? Dlaczego wolicie swoje szybowce owijać w gazetę, zamiast ze sklejki zbudować skrzynki?).

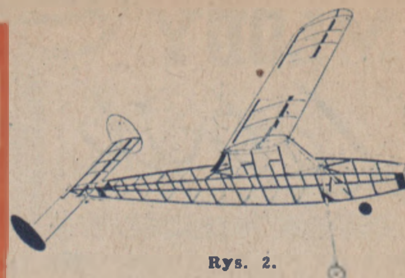
Dziwnym wydało mi się zarządzenie komisji zakazujące oblatywania modeli przed startem, choćby z ręki, oraz wybranie zbocza z wiatrem bocznym a nawet tylnym. Wytworzyły się w tej sytuacji bardzo specyficzne warunki: tylny wiatr sprzyjał modelom lekkim i termicznym, które stanowiły większość, a które w obliczu silnego czołowego wiatru prawdopodobnie nie poleciałyby wcale. Modele prawdziwie zboczowe w tych warunkach poprawnie latać nie mogły — kierowane wirami zawracały do zbocza, zresztą słusznie, gdyż pod wiatr. Komisja techniczna nie raczyła nawet po przybyciu na miejsce powiadomić zawodników o warunkach startu, które odbywały się dość automatycznie. Dopiero później, gdy zawodnicy oswoili się trochę z warunkami i uregulowali swoje modele, dały się zauważyć dłuższe czasy lotów. Ciekawy i „pouczający", szczególnie w obecności gości czeskich, a dla nas niezbyt chwalebny widok przedstawiały niektóre modele szybowców przygniecione nartami lub garnkami, jadące saniami w drodze powrotnej ze startu.

Tyle o zawodach szybowcowych. Jakie więc stąd wnioski na przyszłość? Zawody miały być porównaniem osiągnięć naszych modelarzy. Czy na podstawie lotów można było określić, które modele były naprawdę zboczowe? Czy czasy lotów mogły być wskaźnikiem wartości modelu? Wydaje się, że nie, gdyż w takich warunkach nie było żadnej normy porównawczej dla modeli. Czy w takim razie modelarze — uczestnicy nauczyli się czegoś, czy wiedzą teraz jak powinien wyglądać model zboczowy? Niestety, pod tym względem zawody nie stanęły na wysokości zadania i sądzę, że mój skromny, lecz szczery głos krytyki nie pójdzie na marne i że na przyszłość organizatorzy tak poważnej imprezy jaką są zimowe zawody modeli szybowców zboczowych — potrafią zabezpieczyć się od tego rodzaju niespodzianek jakie im sprawił wiatr w Zakopanem, a modelarze włożą więcej pracy i doświadczeń w swe naprawdę już zboczowe modele szybowców.

MARIA SCHWARTZ



Autorka artykułu Maria Schwartz ze swym modelem na zawodach w Zakopanem.
Foto: LL — Koszewski



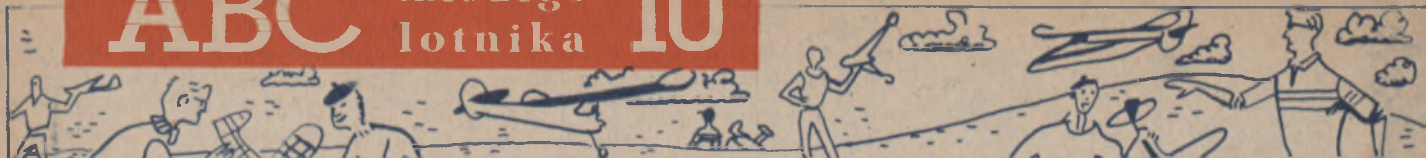
Rys. 2.

Na zakończenie naszego cyklu, którego celem było ogólne zaznajomienie początkujących modelarzy z zajęciami praktycznymi i zachęcenie wszystkich czytelników „Młodego Lotnika" do zajęć w modelarniach LL, omówimy pokrótce cztery typy modeli najczęściej budowanych. Omówione tu będą modele, które budują modelarze zaawansowani. Opisy modeli szkolnych wraz ze sposobem ich wykonania znajdą Czytelnicy w najbliższych numerach „Młodego Lotnika". Opisy te będą więc uzupełnieniem materiałów, które podano w dziesięciu odcinkach „ABC".

MODEL SZYBOWCA W zależności od przeznaczenia budowane są modele szybowców do lotów termicznych i startu z holu oraz modele do lotów zboczonych i startu z ręki. Na rysunku 1 podano typowy model do startu z holu. Model ten, konstrukcji uproszczonej, ma kadłub wieloboczny składający się z wręgów połączonych podłużnicami, tworząc wytrzymałą całość. Przednia część kadłuba wykonana jest z klocka drewnianego, drążonego wewnątrz dla umieszczenia ciężarków ołowianych wyważających model przed oblataniem.

Do kadłuba umocowane są skrzydła. Są one dzielone, a to dla łatwości transportu i zabezpieczenia ich przed uszkodzeniem przy lądowaniu. Skrzydła wzdłuż rozpiętości mają umieszczony dźwigar składający się z dwóch pasów. Krawędź natarcia skrzydeł pokryta jest do dźwigara cienką sklejką, fornierem lub balsą, tworząc tzw. keson — w danym wypadku jednoobwodowy. Skrzydło jednodźwigarowe z kesonem jest bardzo wytrzymałe na siły działające nań podczas lotu.

W tylnej części kadłuba znajdują się stateczniki poziomy i pionowy o kon-



strukcji identycznej jak skrzydła. Często statecznik poziomy jest wykonywany jako dzielony.

MODEL Z NAPĘDEM GUMOWYM. Na rysunku 2 podano widok szkieletu gumówki z wysoko umieszczonymi skrzydłami (na tzw. wieżyczce).

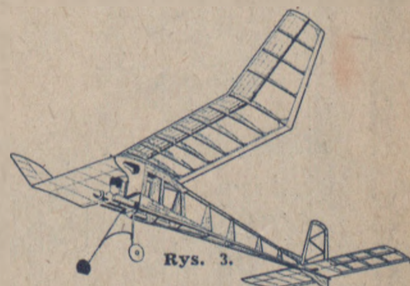
Kadłub modelu wykonany jest z podłużnic i rozpórek odpowiednio zwymiarowanych. Przednia i tylna część kadłuba, gdzie osadzony jest grzybek przedni i zamocowanie gumy — są wzmocnione sklejką.

Podwozie jest dwugoleniowe, osadzone bagnetowo w rurkach papierowych zamocowanych wewnątrz kadłuba. Tak zwany „grzybek", będący obsadą śmigła, jest odejmowany dla łatwiejszego dostępu do gumy napędowej. Śmigło jednołopatkowe, w tym wypadku jest składane wzdłuż kadłuba. Wieżyczka o opływowym kształcie umieszczona jest na stałe na kadłubie. Skrzydła nie dzielone umieszczone są na wieżyczce i zamocowane przy pomocy pasma gumy. Skrzydła są jednodźwigarowe z osadzonymi na dźwigarze żebrach. Na końcu kadłuba umieszczone są dwa stateczniki pionowe, znajdujące się po bokach statecznika poziomego. Guma napędowa w tylnej części kadłuba zaczepiona jest o silny kołeczek, który można wyjmować z kadłuba.

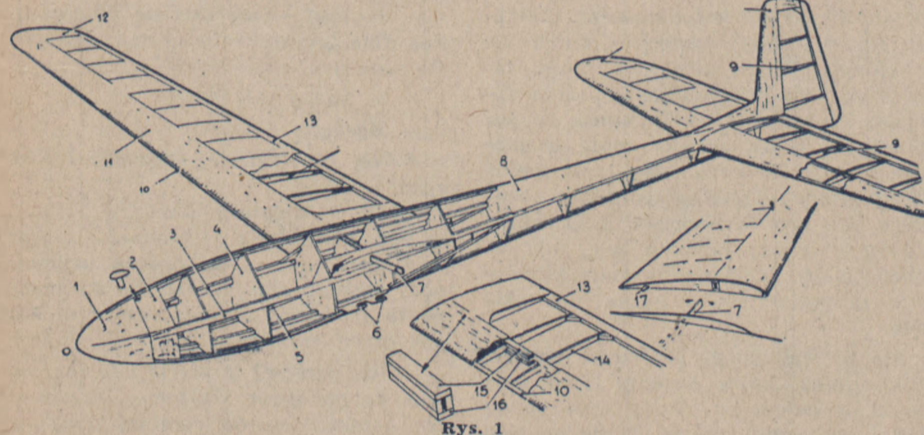
MODEL Z NAPĘDEM SILNIKOWYM. Model, którego widok perspektywiczny podano na rysunku 3, należy do przeciętnych w swojej klasie.

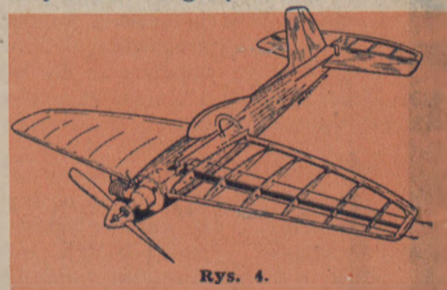
Kadłub wręgowy wzmocniony trzema podłużnicami dźwiga łoże silnikowe, do którego przytwierdzony jest silnik. Z łożem na stałe związane jest dwugoleniowe podwozie. Silnik ze względu na dobre chłodzenie cylindra jest nieosłonięty. Wysoko położone skrzydła mają jeden dźwigar i przednią część profilu, tylko od góry pokrytą półkesonem. Stateczniki nie różnią się od przyjętych konstrukcji, z wyjątkiem skośnego ustawienia żeber w stateczniku pionowym (dla zwiększenia wytrzymałości). Niewielka płoza, będąca przedłużeniem statecznika pionowego, umieszczona jest w tylnej części kadłuba.

MODEL SILNIKOWY NA UWIĘZI. Typowy model na uwięzi widzimy na rysunku 4. Model jest nieco upodobniony do samolotu myśliwskiego z silnikiem tłokowym. Kadłub o kołowym przekroju wykonany jest jako drążony


Rys. 3.

z drewna lipowego lub olszowego. Silnik ma położenie poziomie. Skrzydła jednodźwigarowe profilowane mogą być kryte papierem lub lekką materią. W około 1/3 głębokości skrzydeł na wnętrzu kadłuba znajduje się orczyk poruszający ster wysokości. Od orczyka biegną linki sterownicze, przechodzące przez żeberka lewego skrzydła. Stateczniki związane są na stałe z kadłubem, przy czym statecznik kierunkowy wykonany jest z lipowej deseczki odpowiednio oprofilowanej. Ster wysokości przytwierdzony jest do statecznika poziomego przy pomocy kilku pasków jedwabiu, dla umożliwienia niewielkich wychyleń. Imitację kabinki wykonano z celuloidu wytłoczonego w odpowiedniej formie na gorąco.


Rys. 1


Rys. 4.

2 NOWE MODELARNIE – 45 WYSZKOLONYCH MODELARZY

W Siedlcach zorganizowane zostały dwie modelarnie lotnicze. Jedna z nich powstała przy szkole podstawowej nr 2 i ma za zadanie wyszkolić do I stopnia 15 modelarzy. Instruktorem w tej modelarni jest kierownik Oddziału Powiatowego LL ob. Zdzisław Czarnocki.

Druga modelarnia utworzona została przy szkole ćwiczeń TPD nr 1. Modelarnia ta wyszkoli 30 modelarzy do I stopnia, w tym 15 dziewcząt. Będzie to największa pod względem ilości członków modelarnia w Siedlcach. Zajęcia w niej prowadzi doświadczony modelarz, ob. Stanisław Maciejewski. Ponadto istnieje projekt założenia modelarni lotniczej przy dwuletnim Technikum Budowlanym w Siedlcach, jednak częściowy brak funduszów na opłacenie instruktora niweczy tymczasowo piękny projekt.

Myślę, że Oddział Powiatowy LL powinien robić wszystko, ażeby projekt założenia modelarni nie upadł. (394)

Czesław Radziwonka
Siedlce

ODPOWIEDZI KRÓTKIE

Jan Skórka z Żychnic (316) prosi nas o radę, bo nie może nigdzie nabyć materiałów do budowy modeli. Radzimy zwrócić się do najbliższego Zarządu Okręgu LL, to jest do Katowic, ul. Młyńska 22.

Koło LL w Radłowie (322) zawiadamiamy, że wysłaliśmy plany modeli o które prosiliście w swoim liście.

Mariana Wodenia z Tarnowa (336) zawiadamiamy, że nadesłany plan modelu o nazwie „Bumelant" nie odpowiada warunkom konkursu na projekt szkolnego modelu. Prosimy o dalsze rysunki.

Zenon Korpik z Jeziorny 4 (341) nabył ostatnio książkę „Modele latające" i ma poważny kłopot z zamieszczonymi tam wzorami. Wierzymy Wam, Kolego, bowiem książka ta przeznaczona jest dla modelarzy dobrze zaawansowanych i instruktorów. Gdy opanujecie w szkole matematykę, czytanie wymienionej książki przyjdzie Wam łatwiej. Na razie proponujemy zaopatrzenie się w podręczniki bardziej dla Was przystępne jak np. „Projektowanie modeli latających" — P. Elszteina. Tym niemniej w „Modelach latających" znajdziecie wiele materiału nie wymagającego znajomości algebry.



Praca w modelarni lotniczej daje bardzo dużo zadowolenia i korzyści przyszłym lotnikom, technikom i inżynierom lotniczym.

Foto: A. Mańkowski



Janusz Meissner



Wyprawa na Krzyż

„WAŁ Pomorski" bronił się zaciekle i wyborowe dywizje Hitlera przechodziły raz po raz do przeciwuderzeń na linii swych potężnych umocnień, które miały powstrzymać wielką ofensywę wojsk radzieckich i natarcie Pierwszej Armii w kierunku Odry.

Radzieckie i polskie pułki lotnicze, zgrupowane na lotnisku w Bydgoszczy, przez cały dzień trzynasty lutego roku 1945 bombardowały połączenia kolejowe z Kistrzyniem, Starogardem i Kołobrzegiem, skąd szło zaopatrzenie dla hitlerowskich oddziałów. Nazajutrz, czternastego, miał się rozpocząć szturm na Piłę.

Wieczorem zmęczone, spracowane załogi lotnicze ściągały na kwatery. W byłym niemieckim kasynie oficerskim wydawano jeszcze kolację dla tych, którzy wrócili ostatni, lądując już po ciemku. Było ich tam ze trzydziestu pilotów i strzelców, głównie z trzeciego pułku szturmowego, który tego dnia wykonał ponad sto lotów bojowych. Dzielili się wrażeniami, podnieceni jeszcze walką, wypytywali innych o przygody, opowiadali o własnych przejściach.

Chorąży Smolak ze swoim strzelcem Tatarą siedzili tu od kilku godzin. Ich samolot, szturmowiec „Ił" oznaczony numerem 10, nieoficjalnie zaś nazywany „Siteczkiem" z powodu licznych przestrzelin, jakie otrzymał w poprzednich wyprawach — został uszkodzony po południu przez pocisk artyleryjski pod Chojnicami. Smolak z trudem dociągnął na nim do lotniska i chciał zaraz mieć maszynę gotową do następnego lotu, ale okazało się, że naprawa przewodów i kabli pozrywanych wybuchem potrwa o wiele dłużej niż przewidywał.

Ofiarował się pomóc mechanikom, ale nie chcieli o tym słyszeć. To już była ich sprawa. Poza tym — w ciasnym wnętrzu samolotu mógł się pomieścić tylko jeden człowiek. Powiedzieli więc Smolakowi, żeby im nie przeszkadzał, to może do wieczora zdążą.

Chorąży przeklinał pech, który go zaprowadził pod ostrzał hitlerowskiego działa pod Chojnicami, złościł się, że musi bezczynnie tkwić na lotnisku, gdy wszyscy latają, ale nic na to nie mógł poradzić.

Tatara przyjmował spokojnie ten dopust losu.

— Zdarza się — powiedział popijając gorącą herbatę. — Jak pracowałem w kołchozie, w same żniwa popsuła się nam żniwiarka.

— E tam — żniwa — lekceważąco mruknął Smolak.

— Żniwa też ważne, bracie — odrzekł tamten. — Co prawda naprawiliśmy i żęło się w nocy, żeby zdążyć.

— W nocy! Ja pracowałem w fabryce samochodów. Myślisz, że nie robiliśmy po nocach? Ale tu w nocy nie nadrobisz lataniem.

Tatara nic nie odpowiedział. Zamyślił się — o tym radzieckim kołchozie, w którym spędził dwa lata, zanim zaczęła się formować pierwsza polska dywizja. Pochodził spod Tarnowa, ze wsi Klików, i teraz układał sobie w głowie, co będzie robił gdy tam wróci. Marzyła mu się wielka spółdzielnia rolnicza, jak tam w Związku Radzieckim. Co by to można zdziałać, żeby tak połączyć w jedno wszystkie małe klikowskie gospodarstwa i żyzne dworskie role!

Ale te jego myśli przerwało wejście kilku załóg, które wróciły znad pola walki, a potem co chwila ktoś wchodził i opowiadał, co się dzieje na linii frontu .

Dobrze już po zachodzie słońca przybyli myśliwcy z pułku „Warszawa". Byli aż za Kistrzyniem nad Odrą; ledwie im starczyło benzyny na powrót z tego dalekiego lotu zwiadowczego. Opowiadali o spotkaniu z hitlerowskimi Focke-Wulfami, które zaatakowały ich między Skwierzyną a Gorzowem. Trzech hitlerowców spuścili tam nad samym brzegiem Warty; reszta uciekła na zachód i nie można ich było gonić z powodu braku benzyny...

— A widzieliście po drodze naszą robotę? — spytał ktoś ze szturmowców.

— Te stacje kolejowe i tory? Widzieliśmy. Celnie zbombardowane, ale — nie chcę was martwić — saperzy Hitlera już je naprawiają. Jutro możecie zaczynać znowu, bo od rana pociągi ruszą.

— Nie gadaj byle czego! — zaperzył się szturmowiec. — Jak mogą ruszyć? W Gorzowie stacja zwalona, w Strzelcach szyny spadły z nasypu, sam widziałem! W Krzyżu...

Smolak przygryzł wargi. Ten most! To miało być jego zadanie w następnym locie po bombardowaniu Chojnic...

W tej chwili ktoś go zawołał po imieniu.

— Józek!

Obejrzał się. We drzwiach stał jego mechanik, Lipski.

— Twoja dziesiątka gotowa! — powiedział. — Możesz jutro lecieć.

Smolak nie zdążył odpowiedzieć, bo w tej chwili wszedł do jadalni adiutant pułku, a Lipski znikł za drzwiami.

— Kto tam jest z trzeciego szturmowego? Na odprawę!

Ruszyli się z miejsca. Było ich sześciu, w tej liczbie Smolak i Tatara.

— Gdzie reszta? — spytał adiutant.

Tatara powiedział, że na kwaterach.

— Iść po nich?

Adiutant zawahał się.

— Właściwie.. potrzebna jest tylko jedna załoga. Na ochotnika.

— To my! — wyrwał się Smolak. — Pół dnia siedzieliśmy tutaj, więc nam się należy .

— A wasza maszyna?

— Maszyna gotowa.

— No, to chodźcie. Reszta może iść spać.

Poszli do kwatery dowódcy pułku, a w godzinę później — zgodnie z wyraźnym rozkazem — na próżno usiłowali obaj zasnąć, aby nabrać sił do wykonania trudnego zadania, które czekało ich przed świtem.

Usnęli przecież wreszcie i to tak mocno, że podoficer służbowy ledwie się ich dobudził wśród ciemnej nocy.

DALSZY CIĄG W NASTĘPNYM NUMERZE

Przybyli myśliwcy z pułku „Warszawa". Byli aż za Kistrzyniem... Opowiadali o spotkaniu z Focke-Wulfami...



LATAMY

Oficjalnie i według kalendarza, w zasadzie 1 kwietnia rozpoczyna się letni sezon szybowcowy. Praktycznie jednak, w momencie gdy czytasz Kolego te słowa, wiele aeroklubów wystartowało już w nowy sezon i wielu Twych kolegów było już w powietrzu, stawiając pierwsze kroki na drodze realizacji zamierzeń i planów wyczynowych bieżącego roku. O tym właśnie chcemy mówić. Nie wątpimy, że we wszystkich aeroklubach plany takie zostały przygotowane i że piloci przystępują do lotów z jasnym obrazem stawianych sobie zadań, ale konkretne wiadomości na ten temat mamy na razie jedynie z Aeroklubu Śląskiego. Piloci katowiccy powzięli bardzo ambitne zamierzenia wyczynowe. W tej chwili możemy donieść, że w ich planie uwzględnione zostały wszystkie dziedziny sportu lotniczego, w tej liczbie wiele rekordów szybowcowych i spadochronowych, męskich i kobiecych oraz wiele poważnych wyczynów rekordowych w skali klubowej.

Skoro mowa o wyczynach, pragniemy przypomnieć, że w lipcu czekają nas Krajowe Zawody Szybowcowe, które w myśl obszernej dyskusji, przeprowadzonej na naszych łamach w ubiegłym roku, mają się nazywać Mistrzostwami. A jeśli mają być mistrzostwa ogólnopolskie, to muszą je poprzedzić mistrzostwa wewnątrzklubowe, czy okręgowe, które sprawiedliwie i słusznie wyeliminują najlepszych do startu w skali krajowej. O sprawach tych mówią obszernie drukowane w marcowej „Skrzydlatej": pełny kalendarz imprez lotniczych w bieżącym roku oraz ciekawy artykuł dyskusyjny Ludwika Miśka, właśnie na temat eliminacji przed mistrzostwami. Artykuł ten podaje koncepcję eliminacji wiosennych i jesiennych, mających znaczenie już dla zawodów przyszłorocznych. Ponieważ jednak na eliminacje tegoroczne przewidziane są według kalendarza imprez miesiące kwiecień i maj, chcemy dać parę rad i uwag mających na celu sprawne wykonanie zadania, bo czasu na to jest niewiele.

Trzeba przede wszystkim nastawić się na eliminacje wewnątrzklubowe, przy czym przeprowadzić je muszą koniecznie te aerokluby, które mają większą ilość zaawansowanych wyczynowców. Jeśli nawet zawody nie odbędą się przed mistrzostwami krajowymi, nie będzie nieszczęścia, gdyż przydział miejsc dla reprezentantów opracowany zostanie przez komitet organizacyjny mistrzostw w odniesieniu do poszczególnych klubów. Co do samych eliminacji, to należy je tak rozplanować, żeby nie zakłócały porządku normalnego treningu i szkolenia w jednostkach. Można więc z powodzeniem rozegrać konkurencje eliminacyjne przez kilka (3—4) kolejnych niedziel, bazując rzecz jasna na konkurencjach przelotów powrotnych, trójkątnych i lotów wysokościowych. Unika się wtedy odrywania uczestników eliminacji od pracy czy nauki i odpada też kłopotliwy problem kwaterowania i żywienia uczestników. W klubach mniejszych, mających dwóch — trzech wyczynowców, rolę eliminacji do mistrzostw mogą w pewnej mierze spełnić też tabele rekordów klubowych, o ile cała grupa wyczynowców klubu będzie miała równe szanse dokonywania wyczynów.

Przygotowując się do mistrzostw, aerokluby muszą również pamiętać, że w tym roku na zawody krajowe wysyłać będą nie tylko samych reprezentantów, ale całe ekipy z kompletnym wyposażeniem technicznym, a więc i z szybowcem dla zawodnika włącznie. Zatem już dzisiaj trzeba o tym myśleć, bo od wyposażenia maszyny zawodnika zależą często jego osiągnięcia na zawodach.

„333"



Sezon lotny za pasem! Wkrótce rozpoczną się loty szkolne wykonywane niejednokrotnie na popularnych „abecakach". Foto: Koszewski — LL.

Korespondenci klubowi piszą

Piloci Aeroklubu Łódzkiego przeżywali w lutym br. doniosłą uroczystość wręczenia nowych legitymacji ZMP-owskich. Na zebraniu wygłoszony został referat pt. „Rola i znaczenie legitymacji ZMP-owskiej", a w trakcie wręczania pilotom nowych legitymacji sekretarz POP tow. Gremski życzył, aby otrzymana legitymacja mobilizowało do jeszcze sprawniejszego wykonywania planów, zamierzeń i uzyskania jak najlepszych wyników sezonu.

Piloci Łódzkiego Aeroklubu dobrze zrozumieli te słowa i nie zawiodą zaufania partii i ZMP. Nowootrzymana legitymacja — to bodziec do zdobywania nowych srebrnych, złotych i diamentowych odznak szybowcowych. (472)

Janina Karbowiak

●

W Aeroklubie Kujawskim odbywał się w styczniu i lutym teoretyczny kurs szkolenia lotniczego. Kurs ten, którego wykładowcami byli piloci Aeroklubu Kujawskiego, cieszył się dużą frekwencją uczestników. Ze szczególnym zainteresowaniem uczestnicy brali udział w wykładach z dziedziny rozwoju lotnictwa polskiego i radzieckiego, dyskutując żywo na temat osiągnięć konstruktora pierwszego na świecie samolotu — Aleksandra Możajskiego. (351)

Henryk Groblewski

ROZWÓJ KRAJOWYCH REKORDÓW SZYBOWCOWYCH

Wśród naszych krajowych rekordów szybowcowych konkurencje wysokościowe stanowią jedną z poczęśniejszych pozycji pod względem ewolucji rozwojowej. W porównaniu z rokiem 1939 wyniki w tej dziedzinie wzrosły wielokrotnie i z postępu ich, jaki obserwujemy do roku 1950 włącznie, możemy być zadowoleni. Niestety, ostatnie dwa lata nie przejęły żadnych tradycji okresu poprzedzającego i stąd — gwałtowny zastój w rekordach wysokościowych. Zastój ten musi martwić tym bardziej, że wyniki międzynarodowe poszły tymczasem znacznie w górę, a przecież tak niedawno jeszcze byliśmy na ich szczycie, jako posiadacze rekordów światowych. Przeglądnijmy więc nasz dorobek w tej dziedzinie od początku.

Przed wojną szybownictwo polskie rejestrowało tylko dwie pozycje w konkurencjach wysokościowych. Były to rekordy przewyższenia w kategorii I: męski Antoniaka — 3 435 m i kobiecy

(d. c. str. 188)

Pełny gaz! Za chwilę „Zlin-26" uniesie instruktora i ucznia w rejon lotów szkoleniowych. Foto: Koszewski — LL



Marii Younga — 2 260 m. W wysokości absolutnej nie było żadnych oficjalnych rekordów, jak również nie było ich w przewyższeniu na szybowcach dwumiejscowych. Z uwagi na to, że po wojnie Komisja Sportowa FAI wprowadziła warunek, na mocy którego rekord wysokości absolutnej może zostać zatwierdzony dopiero wtedy, gdy zawiera co najmniej 5 000 m przewyższenia, nasze krajowe osiągnięcia w tej dziedzinie czekały na nazwę rekordu dość długo, bo aż do roku 1950. W konkurencji przewyższenia za to ruch rozpoczął się od pierwszych lat po wyzwoleniu i objął tak męskie jak i kobiece rekordy w obu kategoriach.

14 czerwca 1947 r. Józef Jasiński ustanawia w Bielsku pierwszy zatwierdzony po wojnie krajowy rekord szybowcowy. Jest to właśnie nowy rekord przewyższenia, wynoszący 3 660 m. Na parę dni przedtem Zientek z Grudzińskim uzyskali na szybowcu dwumiejscowym również rekordowy dla tej kategorii wynik — 2 320 m, który jednak jako rekord został zatwierdzony po wyczynie Jasińskiego. W następnym roku do głosu dochodzą kobiety. Z rekordów męskich jedynie w kategorii II Zientek poprawia swój własny wyczyn do 2 630 m, tym razem z pasażerem — Habrykiem, a w konkurencji żeńskiej rekordów pada aż trzy. Oczywiście bezkonkurencyjna, w bardzo dosłownym znaczeniu wyrazu jest Kempówna — jako jedyna wtedy w Polsce szybowniczka wyczynowa. Ustanawia ona na Żarze z pasażerką Przymanowską rekord kategorii II skromnym przewyższeniem 1 065 m, bije potem przedwojenny wyczyn Marii Younga wynikiem 2 629 m i jesienią tego samego roku poprawia go jeszcze raz do wysokości 3 710 m przewyższenia.

Rok 1949 jest jakby przyczajeniem się do potężnego skoku. Nie pada ani jeden rekord wysokościowy, ale za to w rok później plon jest wyjątkowo obfity. Wyczynowcy nasi w poszukiwaniu za wysokością przerzucają się gremialnie w termiki na falę i zdobywają aż osiem osiągnięć rekordowych. Z tych ośmiu rekordów przewyższenia — dwa zostają ustanowione w lecie na fali żarowskiej, a pozostałych sześć pada w kilkudniowych zaledwie odstępach czasu ną półtoramiesięcznym, pierwszym masowym obozie halniakowym, zorganizowanym przez Zarząd Główny Ligi Lotniczej w Karkonoszach.

W kategorii I Tadeusz Góra jako pierwszy w Polsce przekroczył 5 000 m w całonocnym locie falowym na Żarze, zdobywając rekord przewyższenia wynikiem 5 038 m. Wkrótce po nim dokonał podobnego wyczynu również na Żarze Andrzej Brzuska z pasażerem Kosiołem, którzy na dwumiejscowym szybowcu osiągnęli przewyższenie 5 411 m. Oba te rekordy żyły niedługo. Na jeleniogórskiej fali Brzuska z pasażerem mgr. Parczewskim poprawił swój własny wyczyn prawie w dwójnasób, osiągając przewyższenie 8 162 m, które przez blisko półtora roku było też rekordem międzynarodowym. W kategorii szybowców jednomiejscowych natomiast rekordy przechodziły z rąk do rąk. Górze odebrał go Figwer wynikiem 5 200, jemu Niżnik przewyższeniem 6 200 m, z kolei Zając osiągnął 6 600 m i wresz-

(dokończenie na str. 190)

Mgr WŁADYSŁAW PARCZEWSKI



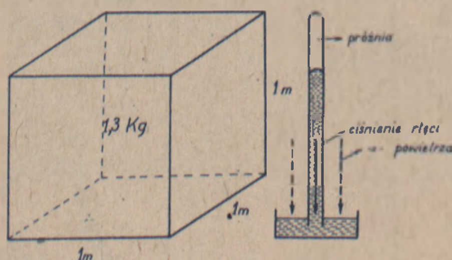
I. O SILE PORUSZAJĄCEJ POWIETRZE

Droga do zrozumienia nauki o pogodzie. Zastanówmy się jaką drogą mamy podążyć, aby zrozumieć to co zwykliśmy nazywać pogodą, to z czym codziennie mamy do czynienia, to co wpływa bardzo poważnie na przebieg lotów. Przede wszystkim musimy się zapoznać z ciśnieniem, temperaturą i wilgotnością powietrza, jako z podstawowymi **czynnikami meteorologicznymi**, których zmiany przyczyniają się do powstawania najważniejszych **zjawisk atmosferycznych.** Kiedy poznamy mechanizm powstawania dwu podstawowych grup zjawisk atmosferycznych jakimi są: ruch powietrza i kondensacja pary wodnej, wówczas na zakończenie zajmiemy się **zespołami zjawisk** atmosferycznych, to jest tzw. **pogodą.**

Powietrze posiada ciężar. Jak wiadomo powietrze jest mieszaniną szeregu gazów. Aczkolwiek powietrze jest gazem lekkim i niewidocznym dla naszych oczu, to jednak posiada znaczny ciężar. Nie każdy z nas zwrócił uwagę że powietrze, zawarte w skrzyni o bokach długości 1 metra, posiada ciężar 1,3 kilograma (rys. 1). Ponieważ powietrze posiada ciężar, ciśnie więc na powierzchnię Ziemi oraz na przedmioty znajdujące się na niej. Jeśli weźmiemy naczynie z rtęcią i zanurzymy w nim rurkę, wewnątrz której jest próżnia, to powietrze naciskające na rtęć zawartą w naczyniu wyciska ją ku górze dotąd, dopóki ciężar uniesionej rtęci nie zrównoważy ciśnienia wywieranego przez powietrze (rys. 2). Równowaga zapanuje bowiem dopiero wówczas, gdy oba ciężary będą sobie równe. Podobnie zachowują się szalki wagi, które tylko wtedy nie będą się przechylać, gdy na obu z nich postawimy odważniki lub przedmioty o jednakowym ciężarze. Przyrząd, zbudowany na tej zasadzie, nazywamy **barometrem.**

Ciśnienie atmosferyczne można także mierzyć barometrem metalowym zwanym **aneroidem.** Zasadniczą jego częścią składową jest płaska, pofalowana puszka metalowa, z której prawie zupełnie wypompowane jest powietrze. Jeśli ciśnienie powietrza wzrasta, puszka spłaszcza się, a przy spadku ciśnienia nieco się rozszerza. Ruchy puszki

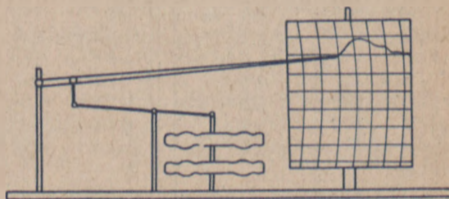
Rys. 1. Ciężar jednego metra sześciennego powietrza wynosi 1,3 kilograma.
Rys. 2. Zasada działania barometru (Ciśnienie rtęci = ciśnienie powietrza).



przenoszone są za pomocą układu dźwigni i kół zębatych na wskazówkę, która na odpowiednio dostosowanej skali pokazuje wartość ciśnienia powietrza.

Bardzo często ważną rzeczą jest wiedzieć co się dzieje z ciśnieniem powietrza przez przeciąg dłuższego czasu[1]), aby określić np. czy zbliża się do nas obszar niskiego ciśnienia (spadek ciśnienia), czy też obszar wyżowy (wzrost ciśnienia). W tym celu ruchy kilku puszek aneroidowych zapisujemy tuszem na ruchomym walcu za pomocą piórka umieszczonego na końcu metalowego ramienia (rys. 3). Przyrząd taki zwiemy **barografem.**

Czym mierzyć ciśnienie — kilogramem czy metrem? Wiadomo z fizyki, że ciśnienie powietrza jest to **siła** z jaką ono ciśnie **na jednostkę powierzchni.** Jak



Rrys. 3. Schemat barografu

zmierzyć ją — na podstawie wskazań barometru rtęciowego, czy też metalowego? Już wkrótce po wynalezieniu barometru zwrócono uwagę, że poziom rtęci w barometrze ulega wahaniom. Gdy bowiem ilość powietrza nad daną okolicą zwiększa się, wówczas pod wpływem silniejszego nacisku poziom rtęci unosi się w rurce barometrycznej. Odwrotnie się dzieje, gdy ilość powietrza maleje. Pomyślano więc, że najłatwiej byłoby „notować" ciśnienie ustawiając obok rurki barometrycznej podziałkę długości i notując wysokość słupka rtęci. Rtęć może się jednak unosić ku górze nie tylko pod wpływem zmian ciśnienia powietrza, ale również i pod wpływem wzrostu temperatury (podobnie jak to się dzieje w termometrze). Widzimy więc, że zmiany wysokości słupka rtęci w barometrze nie zawsze świadczą o zmianie ciśnienia atmosferycznego. Aby więc zaznaczyć, że mierzymy ciśnienie powietrza, a nie długość słupka rtęci zaznaczono, że ciśnienie wynosi nie tylko tyle to a tyle milimetrów, lecz milimetrów słupka rtęci, (mm, sł. rt.). Okazało się, że przeciętnie rtęć unosi się w barometrze na wysokość około 761 mm sł. rt.

Mierząc ciśnienie powietrza w milimetrach postępujemy podobnie jak gdybyśmy przyszedłszy do sklepu poprosili np. o 10 cm kiełbasy i 20 cm bułki. Rzecz to możliwa. Dlaczego jednak nie mielibyśmy posiłkować się jednostkami ciężaru? Podobnie postępują meteorolodzy przy pomiarze ciśnienia powietrza, które obliczają w jednostkach siły przypadających na jednostkę powierzchni zwanych **milibarami** (mb). Zwróćmy uwagę, że dla celów lotniczych możemy podawać ciśnienie panujące na poziomie lotniska (oznaczane skrótem QFE) lub też do tej wartości można dodawać ciśnienie jakie wywierałby fikcyjny słup powietrza zawarty

---

[1]) Przebieg ciśnienia w ciągu ostatnich trzech godzin poprzedzających obserwacje nosi nazwę tendencji barometrycznej.

Tekst i rysunki FELIKS PAWŁOWICZ

WODNOSAMOLOT

Wodnosamolot pływakowy, chociaż jest najstarszym układem samolotów przystosowanych do startu i lądowania na wodzie, szeroko jest stosowany do dzisiaj w lotnictwie sportowym. Układ ten w zasadzie jest bardzo praktyczny, gdyż każdy samolot, nawet wielosilnikowy, może być ustawiony na pływakach i zamieniony na wodnosamolot.

Załączony rysunek przedstawia czteroosobowy samolot, którego podwozie składa się z dwóch pływaków, konstrukcji metalowej. Dla ułatwienia manewrowania samolotem na wodzie, pływaki na końcach zaopatrzone są w małe płaszczyzny sterowe, poruszane przez pilota orczykiem. Charakterystyczną cechą każdego pływaka jest stopień (tak zwany redan), ułatwiający oderwanie się samolotu od wody podczas startu. Wodnosamolot przedstawiony na rysunku posiada pełną mechanizację płata, pozwalającą na zmniejszenie prędkości wodowania.

Pływaki większych wodnosamolotów częstokroć podzielone są na komory wodoszczelne, co zapobiega zatonięciu ich nawet podczas awarii.

1 — ster wysokości, 2 — statecznik poziomy, 3 — ster kierunkowy, 4 — konstrukcja wewnętrzna statecznika pionowego, 5 — tylne światło pozycyjne (białe), 6 — lotka, 7 — światło pozycyjne prawe (zielone), 8 — szczeliny, 9 — klapa wychylana dla zmniejszenia prędkości wodowania, 10 — prawe skrzydło, 11 — zastrzał wspierający płat nośny, 12 — konstrukcja wewnętrzna płata, 13 — zbiorniki paliwa wbudowane w płat, 14 — maszt antenowy, 15 — kabina załogi (4-osobowa), 16 — lewe skrzydło, 17 — szczelina lewego skrzydła, 18 — silnik 4-cylindrowy o układzie „bokser" chłodzony powietrzem, 19 — tłumik, 20 — wlot powietrza chłodzącego silnik, 21 — osłona piasty śmigła (kołpak), 22 — śmigło drewniane, 23 — wlot powietrza do gaźnika, 24 — przewód doprowadzający spaliny do ogrzewania kabiny, 25 — pływaki konstrukcji metalowej, 26 — wewnętrzna konstrukcja pływaka, 27 — stopień pływaka, 28 — goleń pływaka, 29 — ster ułatwiający manewrowanie na wodzie, 30 — system łączący stery, — 31 — konstrukcja wewnętrzna kadłuba, 32 — klapki wyważające steru kierunkowego i steru wysokości.

---

między poziomem danego lotniska, a poziomem morza. Jest to tzw. ciśnienie zredukowane do poziomu morza (oznaczane skrótem (QFF).

Dlaczego kreślimy układy izobar? Nie jeden z Was zapytać się może w jakim celu tyle rozpisujemy się o ciśnieniu i jego pomiarze? Jakie korzyści wynikną z tego, że potrafimy określić ciśnienie jakie panuje w danej chwili w każdej z główniejszych miejscowości? Okazuje się, że korzyści są bardzo duże. Jeśli bowiem określimy, jaki rozkład ciśnienia panuje nad danym obszarem, to tym samym określimy jaki **rozkład sił** istnieje ponad interesującym nas obszarem, bo przecież ciśnienie jest to siła jaką wywiera powietrze na jednostkę powierzchni. Wiadomo zaś z fizyki, że siła jest to jedyna przyczyna wywołująca ruch. Jeśli znamy zatem rozkład sił, panujących w powietrzu, to tym samym wiemy w jakich kierunkach i z jakimi prędkościami odbywać się będzie ruch powietrza, zwany wiatrem.

Wiadomości o ciśnieniu atmosferycznym nadchodzą do biur pogody z bardzo wielu miejscowości. Zorientowanie w setkach a nawet tysiącach różnorodnych wartości ciśnienia byłoby bardzo trudne i dlatego meteorolodzy łączą miejscowości o jednakowym ciśnieniu na danym poziomie liniami zwanymi **izobarami** (rys. 4). Przyglądając się mapom pogody, na których są wykreślone izobary, z łatwością zauważymy cały szereg linii, z których każda oznaczona jest cyfrą wyrażającą wartość ciśnienia w milibarach. Spojrzawszy uważniej na mapę spostrzeżemy, że ciśnienie maleje lub wzrasta w miarę przybliżania się do środków układów ciśnienia. Obszary, ponad którymi ciśnienie maleje do środka układu izobar, nazywamy **niżami.** Środki ich oznaczamy literą „N". Obszary, w których ciśnienie wzrasta w miarę zbliżania się do środka izobar, nazywamy **wyżami** i oznaczamy na mapach pogody literami „W". Obszary wysokiego ciśnienia są to obszary, ponad którymi nagromadziły się duże ilości powietrza. W niżach jest mniej powietrza[3]) i dlatego w barometrach, ustawionych wewnątrz nich, rtęć nie wznosi się tak wysoko jak w obszarach wyżowych.

Zdarza się, że z niżu wysuwa się jakby język — jest to tzw. **zatoka** niskiego ciśnienia (rys. 4,Z). Jeśli podobny „język" wysunie się z obszaru wysokiego ciśnienia, to odnogę tę zwiemy **klinem** wysokiego ciśnienia (rys. 4,K).

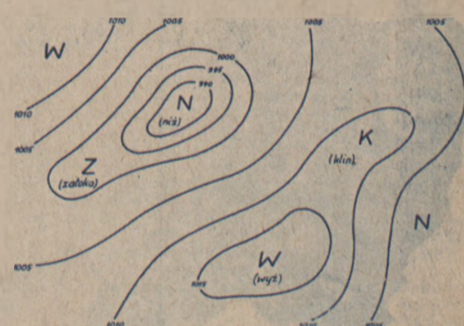
Tyle o rozkładzie ciśnienia, który wywołuje jedno z najważniejszych zjawisk atmosferycznych jakim jest poziomy ruch powietrza, zwany wiatrem.

(cdn)

---

[3]) Aby się utworzył przeciętnej wielkości niż barometryczny, musi być usunięte na boki około 5 **bilionów ton powietrza.**

Rys. 4. Zasadnicze układy izobar



NASI KORESPONDENCI piszą, rysują, fotografują

PRACA KOŁA LL PRZY TMR W GRODKOWIE RUSZYŁA NAPRZÓD

Staraniem Zarządu Okręgowego Ligi Lotniczej w Opolu zostało zorganizowane w ubiegłym roku przy naszej szkole koło Ligi Lotniczej. W pierwszym okresie swego istnienia pracowało ono bardzo słabo. Zebrania odbywały się rzadko, nie prowadziliśmy szkolenia lotniczego — pracowaliśmy bez planu. Przyczyną tego było między innymi to, że nie mieliśmy wytycznych do pracy, materiałów szkoleniowych i propagandowych.

Te przejściowe trudności przezwyciężyliśmy. Wytyczne do pracy znaleźliśmy na łamach SiM-u. Oprócz tego otrzymaliśmy wskazówki i materiały do szkolenia z Zarządu Okręgowego Ligi Lotniczej w Opolu, który zaczął coraz bardziej interesować się nami. Przyjeżdżają do nas instruktorzy, którzy bardzo nam pomagają w pracy, w wyniku czego działalność naszego koła ruszyła naprzód.

Zebrania organizacyjne odbywają się regularnie, prowadzimy KWWL, wydajemy co miesiąc gazetki ścienne, obrazujące życie koła i osiągnięcia naszego ludowego lotnictwa. Obecnie planujemy organizować zbiorowe czytanie książek lotniczych i dyskusje. Rozpoczęliśmy również prace wstępne nad założeniem modelarni lotniczej.

Należy zaznaczyć, że Liga Lotnicza w naszej szkole zdobywa coraz większy autorytet, wyrazem czego jest znaczny wzrost liczby członków naszego koła, które w początkowym okresie zrzeszało tylko 22 członków, a obecnie liczy już 85. Wśród nich na szczególne wyróżnienie zasługuje kol. Stanisław Nawój. Dużą pomoc w pracy udziela nam miejscowy zarząd ZMP oraz Dyrekcja szkoły. (534)

Tadeusz Popowicz
Grodków

KRYTYKA W SiM-ie POMOGŁA

Wzorowa niegdyś praca Ligi Lotniczej w Kłodzku — po wyborach do nowych władz w roku 1952 stanęła na martwym punkcie. Nowy Zarząd Oddziału Powiatowego nic absolutnie nie robił poza kilkoma posiedzeniami. Dlatego też koła LL przestały w praktyce istnieć. Nie organizowano zebrań, ani nie zbierano składek. Podobna sytuacja wytworzyła się we wszystkich modelarniach, z oddziałową na czele. W rezultacie piękny 4-pokojowy lokal Oddziału został odebrany przez PDK w Kłodzku z powodu nie opłacania przez Zarząd Okręgu czynszu, oraz z powodu niewłaściwego wykorzystania pomieszczeń, które przeważnie świeciły pustkami. Winę za ten stan rzeczy ponosił Zarząd Okręgu, a raczej jego byłe kierownictwo, które spokojnie patrzyło na rozpadający się Oddział.

Sytuacja ta zaczęła się zmieniać po ukazaniu się krytycznej notatki w SiM-ie o złej pracy Ligi Lotniczej w Kłodzku. Nowe kierownictwo Okręgu natychmiast zainteresowało się tą sprawą, udzielając Oddziałowi konkretnej pomocy. Obecnie jest już skompletowany Zarząd Oddziału, otrzymaliśmy również lokal na biuro i ośrodek propagandowy. Ponadto rozpoczęto już prowadzenie KWWL oraz kursu spadochronowego I-go stopnia. Martwe koła zaczynają przecierać zaspane oczy i zanosi się na to, że Liga Lotnicza na terenie Kłodzka będzie znów pracować energicznie, jak to było w latach 1950—51.

Na przykładzie Kłodzka widzimy, że przez słuszną krytykę można naprawić najgorsze zło i postawić pracę na odpowiednim poziomie.

Jan Niewiadomski
Kłodzko

Dlaczego?

...Zarząd Koła LL przy Zasadniczej Szkole Zawodowej w Toszku nie przejawia żadnej działalności? Koło to zostało zorganizowane z początkiem roku szkolnego przez Oddział Powiatowy LL w Gliwicach. Młodzież szkoły bardzo interesuje się zagadnieniami lotniczymi i chętnie garnie się do ligowej pracy, lecz ospałość zarządu koła niweczy wszelkie poczynania.

Prosimy Oddział Powiatowy LL w Gliwicach o pomoc w pobudzeniu do życia zarządu Koła LL.

Czesław Kijewski
Toszek

CZY WIECIE, ŻE...

...w Nowej Hucie w przyszłym parku sportu i kultury montuje się elementy konstrukcyjne wieży spadochronowej? Ukończenie budowy wieży przewidziane jest pod koniec kwietnia br. Młodzież będzie miała możność przeprowadzać szkolenie spadochronowe I stopnia na miejscu w Nowej Hucie, a nie jak dotychczas — jeździć na ćwiczenia praktyczne do Kielc. Do szybszego uruchomienia wieży spadochronowej przyczyniła się brygada szturmowa warsztatów konstrukcyjnych Kombinatu Nowej Huty, która szybko i sprawnie dokonała montażu elementów konstrukcyjnych.

Obecnie w ośrodku spadochronowym Nowej Huty prowadzone są teoretyczne kursy spadochronowe I stopnia, zaś po ukończeniu wieży rozpoczną się zajęcia praktyczne. (355).

Marian Podobiński
Nowa Huta

ROZWÓJ REKORDÓW

(dokończenie ze str. 188)

cie znów Brzuska ustalił aktualny do dzisiaj rekord 7 330 m. Kobiety doszły w tym czasie tylko raz do głosu, gdy Kempówna z Wlazłówną zdobyły 4 964 m przewyższenia i tym samym na niecałe dwa miesiące żeński rekord międzynarodowy w kategorii II. Po tym okresie pełnym sukcesów zapanował jednak bezruch, który przerwała dopiero latem ubiegłego roku Szemplińska, bijąc rekord Kempówny przewyższeniem 3 950 m, uzyskanym na „Musze" w locie chmurowym.

W konkurencji wysokości absolutnej cały nasz dorobek rekordowy zamyka się w jednym, właśnie 1950-tym roku, przy czym jest to dorobek wyłącznie męski, gdyż szybowniczkom nie udało się do tej pory przewyższyć 5 000 m. Tak więc w kategorii I miał Góra wraz ze swym rekordem przewyższenia, również rekord wysokości absolutnej — 5 737 m, potem Figwer — 7 750 m i Brzuska — 8 130 m. A w kategorii II tylko Brzuska: najpierw z Kosiołem — 5 968 m, później z mgr. Parczewskim — 9 293 m. W sumie Andrzej Brzuska jest do tej pory posiadaczem wszystkich czterech aktualnych rekordów wysokościowych, które osiągnięte zostały w 1950 r. i sytuacja ta stanowi niepokojące zjawisko zastoju w konkurencjach wysokościowych. Zastój ten jest szczególnie rażący w zestawieniu wyników męskich

Pod względem współmierności pomiędzy osiągnięciami kobiecymi i męskimi najlepiej w naszej tabeli krajowej przedstawia się rekord szybkości po trasie trójkąta 100 km, którym zajmiemy się w następnym — ostatnim odcinku omawiania rozwoju naszych rekordów szybowcowych.

„333"

DYSKUSJA ZJAZDOWA TRWA

Na drogę do lotnictwa wstąpiłem zupełnie przypadkowo. Było to 3 lata temu. Interesowałem się wówczas morzem. Kiedyś zamiast „Młodego Żeglarza" sprzedawczyni w kiosku, wraz z szeregiem innych gazet, dała mi SiM. Dopiero w domu zauważyłem to ciekawe pismo. Zabrałem się do czytania. Wszystkie terminy lotnicze wydawały mi się dziwne, tajemnicze, a zarazem niezrozumiałe. W numerze tym był plan kartonówki. Zbudowałem ją według wskazówek planu, lecz coś mi nie wychodziło — nie chciała latać. Zacząłem więc od początku, aż wreszcie trud mój został uwieńczony pięknym lotem. To mnie zachęciło do dalszej pracy i regularnego czytania SiM-u. Zapisałem się do modelarni, lecz tam dopiero zaczęły się prawdziwe trudności. W modelarni panował bałagan. Kursów nie organizowano w ogóle. Modelarze zaawansowani pracowali jak chcieli. Kierownik nie rozumiał zupełnie swych zadań. Do nas, modelarzy początkujących, odnoszono się zupełnie obojętnie. Nie pozwolono nam pracować, tłumacząc, że popsujemy tylko materiał. Tak było przez pół roku.

Czytałem SiM i widziałem, że pomaga on każdemu. Napisałem więc do niego. Zdrowa krytyka na łamach SiM-u pomogła. Stosunek kierownictwa do modelarzy zmienił się. Praca stała się lepszą, zaczęła dawać pierwsze wyniki. Napisałem o nich do SiM-u i tak zostałem jego korespondentem. SiM dał mi bardzo dużo — skierował mnie na drogę do lotnictwa, pomaga mi w pracy i pogłębianiu wiadomości lotniczych, wychowuje na człowieka oddanego lotnictwu. Obecnie jestem już instruktorem w sekcji modelarstwa lotniczego przy Domu Harcerza w Rogoźnie.

A teraz kilka słów o samym SiM-ie. „Uczymy się na błędach" — to powiedzenie można w pełni zastosować w rozwoju naszej lotniczej prasy w ostatnich latach. Opierając się na wnioskach z popełnianych błędów, SiM stale zmienia się na lepsze. Jednak jeszcze dziś można w nim zauważyć wiele braków. Od początku kiedy zacząłem czytać SiM stwierdzam niezmiennie, że jak na czasopismo młodzieżowe jest on za trudny. Artykuły częstokroć pisane są nieprzystępnie. Zamieszcza się również artykuły na tematy szybownictwa, które moim zdaniem powinny znajdować się w „Skrzydlatej". Przez zamieszczanie takich artykułów, prawie zawsze ciekawych tylko dla zainteresowanych, zmniejsza się wartość czasopisma, gdyż pozostali czytelnicy czytają SiM niechętnie.

Chcę również zwrócić uwagę na okładkę, która powinna być bardziej efektowna. Wskazanym byłoby robienie jej na papierze kredowym. Zdjęcia zamieszczane na okładce powinny być wybitnie lotnicze i artystycznie wykonane. Niestety, są one często po prostu ohydne.

W ostatnim czasie SiM zaniechał prawie zupełnie prowadzenie działu „Co budują modelarze". Do „odrodzenia" go przyczynić się może mój apel do modelarzy: „Przysyłajcie szkice swych modeli". Uważam, że słuszne byłoby wprowadzenie nowego, małego działu „przodujący modelarze". W dziale tym zamieszczanoby zdjęcia modelarzy wraz z opisem ich pracy na polu małego lotnictwa. Obok znanych wyczynowców mamy przecież wielu dobrych modelarzy, którzy zasługują na takie wyróżnienie. Zobowiązałoby to ich do jeszcze lepszej pracy, a zarazem zachęciłoby innych do wzmożenia wysiłków, aby i ich nazwiska znalazły się kiedyś na łamach SiM-u. Obok tego powinno się zamieszczać artykuły krytykujące złą pracę poszczególnych modelarzy. Dotychczas ukazywało się wiele artykułów krytykujących np. Zarządy LL za ich złą pracę, które nie wskazywały wyraźnie tych ludzi, którzy najwięcej „nawalili". Moim zdaniem w tych wypadkach należy więcej operować nazwiskami.

Dużo do życzenia pozostawia sam tytuł czasopisma. Nie wyraża on, jako pismo lotnicze, zupełnie swej siły, sprężystości i młodzieżowego charakteru. Za zmianą tytułu przemawia także fakt, że napróżno szukalibyśmy w polskiej terminologii lotniczej wyrażenia „motor". Należałoby więc w najbliższym czasie ogłosić konkurs na nową nazwę dla SiM-u.

Obok braków, które widzę w SiM-ie, nie można mu nic odjąć z jego wielkiej roli jaką odgrywa w popularyzacji naszego lotlotnictwa. SiM uczy i wychowuje, skierowuje na drogę do lotnictwa wiele młodych chłopców i dziewcząt. W pracy tej powinniśmy my, korespondenci, pomóc Sim-owi. Powinniśmy starać się w pełni realizować zadania jakie stoją przed naszym lotnictwem, postępując w myśl hasła zjazdowego — „Każdy czytelnik — korespondent prasy lotniczej — aktywnym bojownikiem o pokój i socjalizm".

Aleksander Koenig — Rogoźno Wlkp.



Kol. Zygmunt Brzeźniak — Ścianowa (402). Niepotrzebnie wahaliście się, Kolego, gdyż szkolenie lotnicze jest organizowane w ten sposób, by nie kolidowało z normalnymi zajęciami w szkole. Obecnie jednak jest już za późno, gdyż przyjęcia na szkolenie lotnicze w roku bieżącym są zakończone. Musicie więc poczekać do roku przyszłego.

Kol Marian Mroziak — Łućmierz (399). Kandydatów na szkolenie lotnicze, którzy uczą się w godzinach popołudniowych, zapewne znajdzie się więcej. Kurs teoretyczny będzie więc zorganizowany w godzinach dla Was dogodnych.

Kol. Jan Oskierko — Chojna (288). Kursy pilotażu silnikowego w roku bieżącym organizowane są tylko przez niektóre Okręgi LL. Zatem odpowiedź ZOLL w Szczecinie była słuszna.

Kol. Helena Bogienko — Biała Podlaska (300). Zawód mechanika lotniczego jest dostępny zarówno dla mężczyzn jak i kobiet. Jednakże przyjęcia na kursy w tym roku są już zakończone. Postarajcie się więc o zdobycie wymaganego od kandydatów przygotowania technicznego, które umożliwi Wam dostanie się na kurs pomocników mechaników w roku przyszłym.

Kol. Regina Szymiekówna — Kościerzyna (424). Sport lotniczy dostępny jest zarówno dla chłopców jak i dziewcząt. Nieprawdą więc jest to co powiedziała Wam „Przyjaciółka", że dziewczęta nie mogą latać. Nie popadajcie więc w rozpacz, tylko uczcie się pilnie, kontynuujcie pracę modelarską, a na przyszły rok starajcie się o przyjęcie Was na szkolenie lotnicze.

Kol. kol. Andrzej Skibiński — Warszawa (374), Adam Malus — Szczekociny (373), Józef Szwajka — Szczecin (197), Stanisław Kaczmarek — Budy Janowskie (182), Zbigniew Kałużny — Tarnów (166), Jerzy Wyszkowski — Przasnysz-Świerczewo (398). Na szkolenie lotnicze jesteście jeszcze za młodzi. Niektórych z Was dzieli jeszcze kilka lat, a niektórych już tylko rok od chwili, w której będziecie mogli rozpocząć naukę pilotażu. Jednakże zdobywanie wiadomości lotniczych powinniście rozpocząć już od dziś. Zapiszcie się więc do koła LL i modelarni. Po ukończeniu 16 roku życia i zdobyciu pewnego zasobu wiadomości lotniczych, będziecie mogli rozpocząć starania o przyjęcie Was na szkolenie szybowcowe.

Kol. Krzysztof Jasieński — Warszawa (397) piszecie w swym liście: „Bardzo interesuję się lotnictwem. W każdą niedzielę kupuję SiM, ale jedynie dzięki temu, że pilnuję kiedy zostanie on przywieziony do kiosku. Koledzy moi również chcieliby czytać SiM, ale nie mogą go dostać, bo na całą Sadybę „Ruch" przywozi tylko jeden egzemplarz. To jest nawet powodem częstych nieporozumień z kolegami".

Jedyne wyjście z tej sytuacji, Kolego, to zaprenumerowanie SiM-u, zarówno przez Was jak i Waszych kolegów, we właściwym urzędzie pocztowym. Wówczas nie będziecie musieli tracić niepotrzebnie czasu na wyczekiwanie przed kioskiem, unikniecie nieporozumień z kolegami i będziecie pewni, że każdy numer SiM-u dotrze do Waszych rąk. Odpowiedź na następne pytanie znajdziecie w zamieszczonym obok ogłoszeniu, o przeczytanie którego prosimy również kol. kol. Franciszka Kaspera — Zbąszyń (489), Leonarda Gadomskiego — Włocławek (485), Antoniego Wiewiórkę — Lublin (169), Jana Syrka — Żarnowiec (213), Tadeusza Lewickiego — Słupsk (220), Mieczysława Wyrostka — Chełm Lubelski (256), Czesława Kijewskiego — Toszek (278).

Kol. Józef Rybak — Puszczykowo koło Poznania (411) — pisze, że został przyjęty na kurs skoczków spadochronowych, wobec tego czuje się zobowiązany do pracy w LL i popularyzacji lotnictwa. Dlatego też zorganizował koło LL na terenie szkoły dla pracujących nr 30 w Poznaniu i prosi redakcję o przysłanie legitymacji członkowskich oraz materiałów do prowadzenia KWWL. Z listu Waszego wynika, że koło Wasze jest jeszcze nie zarejestrowane. Powinniście więc protokół z pierwszego zebrania organizacyjnego przesłać do Oddziału Miejskiego Ligi Lotniczej w Poznaniu, ul. Grudnia 5, z prośbą o zarejestrowanie koła oraz wydania legitymacji. Z Oddziału tego otrzymacie również wytyczne do dalszej pracy koła oraz materiały do prowadzenia KWWL. Życzymy powodzenia w lotniczej pracy.

Kol. Teodor Baran — Gdańsk (413). Granicę wieku wymaganego od kandydatów do Korpusu Kadetów przekroczyliście o około 2 lat, a więc nie możecie być przyjęci. Do OSWL natomiast jesteście jeszcze za młodzi. Radzimy zatem przejść najpierw szkolenie lotnicze w Lidze Lotniczej, począwszy od modelarstwa, poprzez szybownictwo do pilotażu silnikowego, a dopiero po uzyskaniu odpowiedniego wieku, tj. 18 lat, starać się o przyjęcie do OSWL.

Kol. Stanisław Wicher — Henryków Lubański (409). Od kandydatów do OSWL wymagane jest wykształcenie minimum IX klas szkoły ogólnokształcącej lub równorzędne zawodowej. A zatem ukończenie szkoły zawodowej nie będzie przeszkodą w przyjęciu Was do OSWL.

Z MIESIĄCA PROPAGANDY PRASY LOTNICZEJ

W związku z miesiącem propagandy prasy lotniczej Oddział Ligi Lotniczej w Gliwicach zorganizował w Ośrodku Propagandowym LL osiem wieczorków czytania ciekawych urywków z tygodnika „Skrzydła i Motor" oraz miesięcznika „Skrzydlata Polska", które cieszyły się wielkim zainteresowaniem młodzieży szkolnej. Nadawano również koncerty z płyt, przeplatane hasłami popularyzującymi czasopisma lotnicze. Ponadto zmieniono wnętrze gablotki znajdującej się przy ulicy Zwycięstwa w Gliwicach, wystawiając w niej aktualne materiały, propagujące prasę lotniczą w Gliwicach. (585)

J. Dąbrowska
Gliwice



Gablotka propagandowa LL w Gliwicach

Z okazji miesiąca propagandy prasy lotniczej modelarnia nr 122 w Elblągu urządziła wystawę modeli latających w oknie wystawowym sklepu elektrotechnicznego. Wystawa obejmowała modele szkolne, wyczynowe, plansze samolotów, przy których umieszczono warunki przyjęć na szkolenie lotnicze oraz najbardziej efektowne egzemplarze SiM-u i „Skrzydlatej". Zainteresowanie społeczeństwa wystawą, szczególnie ze strony młodzieży było bardzo duże.

Bernard Czarnecki
Elbląg

odpowiedzi INŻYNIERA

Kol. Kazimierz Kwiatkowski z Kostowa pow. Kluczbork pragnie na terenie Koła LL przy Technikum Mechanicznym zbudować samolot słabosilnikowy podobny do radzieckiego samolotu „Buriewiestnik". Napędem projektowanego samolotu ma być silnik motocyklowy o mocy 18 KM.

Zamiaru Waszego nie popieramy, gdyż nie może on być zrealizowany. Po pierwsze Redakcja nie posiada żądanych przez Was rysunków produkcyjnych samolotu słabosilnikowego. Po drugie silnik motocyklowy nie nadaje się zupełnie do napędu aparatu latającego. Po trzecie opisane przez Was warunki nie przekonują nas, by możliwym było zbudowanie w nich samolotu, który mógłby być dopuszczony do lotów. Poza tym wydaje nam się, iż nie zdajecie sobie w ogóle sprawy z tego jak trudnym i kosztownym przedsięwzięciem jest zbudowanie dobrego nowoczesnego samolotu, nawet słabosilnikowego. Wierzcie nam — jest to zadanie z całą pewnością ponad Wasze siły i możliwości. Dlatego całą energię radzimy skoncentrować raczej na modelarstwie, a przede wszystkim — na nauce. Jeżeli jednak już koniecznie chcecie budować samoloty to postarajcie się znaleźć pracę w naszym przemyśle — w jakiejś fabryce lub warsztatach lotniczych, względnie uczcie się pilnie, by po zdobyciu matury wstąpić na Politechnikę, gdzie można zdobyć zawód inżyniera lotniczego i pracować potem w przemyśle lotniczym. (251)

Kol. Ireneusz Tygielski ze Zduńskiej Woli zapytuje czy samolot myśliwski znajdujący się na wysokości 4000 m mógłby przelecieć 30 km lotem ślizgowym bez pomocy silnika.

Pytanie Kolegi możnaby inaczej wyrazić: czy doskonałość samolotu myśliwskiego lecącego lotem ślizgowym jest co najmniej 7,5? Odpowiedź będzie: i tak i nie. W wypadku, gdy samolot wykonywać będzie lot ślizgowy ze stojącym śmigłem, doskonałość będzie mniejsza od 7,5 i wynosić będzie ok. 5; w tym wypadku z 4000 m wysokości samolot przeleci tylko 20 km. Jeśli natomiast śmigło będzie się obracać (choćby na b. małych obrotach — tzw. „mielenie") doskonałość samolotu będzie większa od 7,5 i z wysokości 4000 m przeleci on odległość większą aniżeli 30 km.

inż. R. W.

UWAGA CZYTELNICY!

Zawiadamiamy Was, że egzemplarze SiM-u z lat ubiegłych, do roku 1950 włącznie są już całkowicie wyczerpane. Jedynie komplet SiM-u z roku 1951 oraz egzemplarze z r. 1952 od nr 1 do 9 (włącznie) można nabyć w Sekcji Propagandy Zarządu Głównego Ligi Lotniczej — Warszawa 1, ul. Ogrodowa 65.

Czytelnicy, którzy chcą nabyć w/w egzemplarze SiM-u, obowiązani są wpłacić należność przekazem pocztowym na podany adres, wymieniając na odwrocie zamówione numery. Przypominamy, że konto PKO-I 19795/113 jest już nieaktualne i nie należy na nie dokonywać żadnych wpłat.

Jeśli chodzi o dalsze numery SiM-u z r. 1952, to jest od nr-u 10-tego oraz egzemplarze z roku bieżącego, można je zamówić w Dziale Zbytu i Propagandy Wydawnictw Komunikacyjnych — Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52, wpłacając uprzednio należność na konto PKO I-8523/116.

Wszystkie zamówienia na zaległe numery SiM-u należy kierować pod wyżej podane adresy.

TYGODNIK ILUSTROWANY LIGI LOTNICZEJ

Adres redakcji: Warszawa, ul. Ogrodowa 65. Telefony: 62148; 73601; 87665. Wewnętrzny 8. Wszelkie reklamacje dotyczące prenumeraty należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego względnie listonoszy, t. j. w miejscu zamawiania prenumeraty.

REDAGUJE ZESPÓŁ
Kierownik graficzny JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Wydawca: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Warunki prenumeraty: miesięcznie — zł 2,80; kwartalnie — zł 8,40; półrocznie — zł 16,16; rocznie — zł 33,60. Zaprenumerować można u listonoszy i w urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 15 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze.

Format papieru 84 cm, rotograwiura, klasa VII, 65 gram, maszynopis otrzymano dnia 9.III.1953 r., wykonano 20.III.1953 r.
Zakłady Graficzne i Wydawnicze Dom Słowa Polskiego. War zam. 1263/C. 4-B-12585

ODRZUTOWCEM PO ŚWIECIE



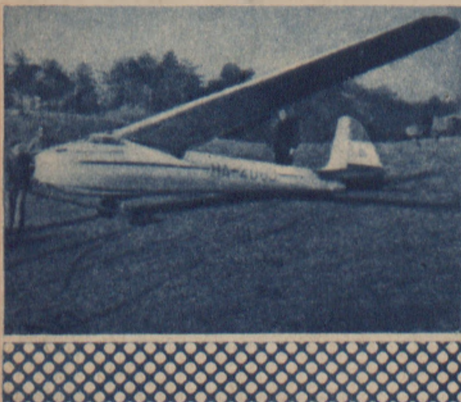
ZAŁOGA CCCP—L 1816



Centralny port lotniczy w Moskwie — Wnukowo. Piloci samolotu CCCP—L 1816 po powrocie z rejsu zagranicznego. Trzeci od lewej Borys Seliwanow jeden z przodujących dowódców statków powietrznych wykonujący loty pasażerskie bez względu na warunki atmosferyczne.
Foto: „Kridla Vlasti"

Szybowce węgierskie

Szybownictwo ludowych Węgier rozwija się stale, uzyskując coraz to nowe osiągnięcia. Dysponując doskonałym sprzętem szybownicy bratniej republiki przygotowują się do nowego sezonu lotnego. Poniżej — wyczynowy szybowiec „Cienke". Oto jego niektóre dane techniczne: rozpiętość — 15 m, doskonałość — 15, ciężar własny — 160 kg, ciężar całkowity — 255 kg, prędkość minimalna 50 km/godz.





NOWY FILM CZECHOSŁOWACKI

Na ekranach kin w Czechosłowacji ukazał się najnowszy film pt. „Porwanie", który obrazuje wrogą robotę agentów imperialistycznych w państwach demokracji ludowej.

Oto właśnie próbka tej roboty: Samolot pasażerski, kursujący na linii Ostrawa — Praga minął stolicę, kierując się na zachód. Co się stało? To znajdujący się na pokładzie agenci pod groźbą pistoletu zmusili pilota do dalszego lotu. Amerykanom zależy przede wszystkim na dwóch pasażerach. Są to



poseł Horvat i inż. Prokop, który jest w posiadaniu bardzo cennego patentu. Po wylądowaniu w Monachium policja amerykańska różnymi sposobami usiłuje wykraść wynalazek z rąk inżyniera. Dzięki jednak czujności posła Horvata patent zostaje uchroniony, a obaj przyjaciele wracają do ojczyzny, witani entuzjastycznie przez rodaków.

Warto, by Film Polski zainteresował się tym nowym filmem czechosłowackim i udostępnił go polskiej publiczności.

Foto „Regards"
(Jach.)

Z BUŁGARII — W SKRÓCIE

Mistrzem Bułgarii w sporcie spadochronowym na rok 1952 został Emanuil Gieorgijew, który ustanowił nowy rekord krajowy w skoku z opóźnieniem z wysokości 800 m. Tytuł mistrza modelarstwa lotniczego uzyskał młody modelarz z Kolarowgradu Szierafiedin Naimow.

•

Komitet Centralny DOSO (Dobrowolnata Organizacija za Sodiejstwije na Obranata — bułgarska organizacja sportu masowego) ogłosił kalendarz imprez na rok 1953. Znajdujemy w nim również imprezy lotnicze: szybowcowe zawody wewnątrzklubowe 20 maja — 10 czerwca; zawody ogólnokrajowe 20 czerwca — 5 lipca; ogólnokrajowe zawody modelarskie 12—18 lipca; ogólnokrajowe zawody spadochronowe 20 sierpnia — 7 września; dzień lotnictwa — w sierpniu.

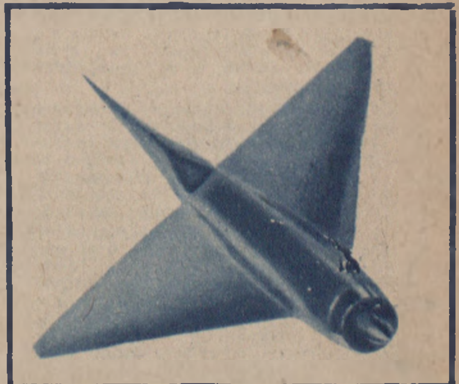
„PIERWSZY START" ZA OCEANEM

Nasz pierwszy pełnometrażowy film lotniczy „Pierwszy start", który na ekranach polskich oglądaliśmy w ubiegłym roku, spotkał się z dużym uznaniem również za granicami kraju. Po przychylnym przyjęciu przez publiczność Moskwy, o czym swego czasu donosiła prasa, po korzystnej ocenie przez krytykę czechosłowacką, film ten znalazł się również na ekranach kin Stanów Zjednoczonych.

Jak z Nowego Jorku donosi PAP, kinoteatr „Stanley" rozpoczął ostatnio wyświetlanie angielskiej wersji „Pierwszego Startu". Film ten, demonstrowany uprzednio na pokazach w Nowym Jorku i w Waszyngtonie spotkał się z przychylną oceną postępowej krytyki filmowej. Nawet krytyk filmowy „New York Times" przyznał filmowi poważne walory techniczne, fotograficzne i aktorskie.

Sukcesy „Pierwszego startu" dowodzą o wysokim poziomie polskiej twórczości filmowej.

T.R.



JAK WOŁODIA ŁAWRYNIENKOW ZOSTAŁ LOTNIKIEM

Tekst: JOANNA MALISZEWSKA — Rysunki: JANUSZ ROCKI

7

Kiedy skończył siedemnaście lat i opanował już wszystkie tajemnice sztuki latania, jakie tylko można było zdobyć w aeroklubie, Wołodia wiedział już, co ze sobą zrobi w przyszłości. Będzie pilotem wojskowym! Czyż może być dla komsomolca zaszczytniejsza i piękniejsza służba niż w lotnictwie?

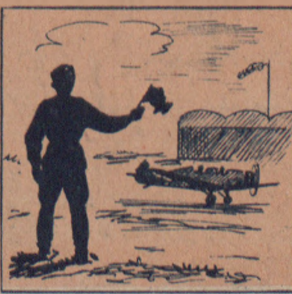
Zgłosił się do oficerskiej szkoły lotniczej. Lekarz wprawdzie skrzywił się, odczytawszy jego wzrost, ale spojrzał na Wołodię i spytał: — No, co, bardzo chcesz latać?



8

Wołodii nie trzeba było dwa razy powtarzać tego pytania. Już nazajutrz zamieszkał w koszarach razem z setką innych kolegów. To dopiero było prawdziwe lotnicze życie! Od rana do wieczora loty, zajęcia teoretyczne, zajmujące wykłady...

Wołodia czuł się w swoim żywiole. Latał bardzo dobrze, wprawiając w zdumienie instruktorów. Ponieważ przestrzegał przy tym najskrupulatniej dyscypliny lotniczej, dowództwo kilkakrotnie udzieliło mu specjalnej pochwały.



9

Wreszcie nadszedł najbardziej uroczysty dzień w życiu Wołodii Ławrynienkowa, małego kozackiego chłopca, któremu władza radziecka dała tak wspaniałe możliwości. Wołodia ukończył z pierwszą lokatą oficerską szkołę lotniczą!

Radość tego pamiętnego dnia została jednak zakłócona komunikatem radiowym: „Hitlerowcy napadli na Kraj Rad!". Radziecka Ojczyzna w niebezpieczeństwie! Wszyscy na front, do szeregów!

